VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 220)
z dnia 20 lutego 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 220)

20 lutego 2014 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu, na pisemny wniosek grupy posłów, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– plany likwidacji kolejowych połączeń międzyregionalnych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Klepacki** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Dyl** prezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Janusz Łęgowiak** główny specjalista kontroli państwowej Najwyższej Izby Kontroli, **Marcin Celejewski** prezes Zarządu PKP Intercity wraz ze współpracownikami, **Andrzej Pawłowski** wiceprezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe, **Maria Wasiak** członek zarządu PKP SA wraz ze współpracownikami, **Henryk Sikora** członek prezydium Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność” wraz ze współpracownikami, **Ryszard Banach** wiceprezes Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu, **Jan Przywoźny** przewodniczący Zarządu Wojewódzkiego Forum Związków Zawodowych Województwa Mazowieckiego, **Adrian Furgalski** członek Zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR**.**

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę państwa o zajmowanie miejsc. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam państwa posłów. Witam reprezentację resortu, na czele z panem podsekretarzem stanu Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, panem Zbigniewem Klepackim. Chciałbym również powitać reprezentację strony społecznej oraz przedstawicieli związków zawodowych. Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie planów kolejowych połączeń międzyregionalnych. Przypomnę, że posiedzenie to zwołane zostało w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na pisemny wniosek grupy posłów z Klubu Parlamentarnego Prawa i Sprawiedliwości. W imieniu posłów wnioskodawców, problem przedstawi nam pan poseł Dariusz Piontkowski. Bardzo proszę, panie pośle, oddaję panu głos.

Poseł Dariusz Piontkowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, dziękuję za szybką reakcję i zwołanie tego posiedzenia Komisji. Problem jest dość istotny i wymaga natychmiastowej reakcji. Dotyczy wprowadzonych i wprowadzanych zmian. Tak jak wspominał pan przewodniczący, chodzi nam o te modyfikacje planów kolejowych, do których dojść ma na liniach kolejowych, w związku z planowanymi remontami i modernizacjami. Z jednej strony mogliśmy usłyszeć informacje, które nas radują, że kolej pragnie wykorzystać środki unijne na modernizację torów kolejowych w Polsce i przedstawiane są konkretne dane liczbowe. Z drugiej strony dostrzegamy problem, który pojawia się w niektórych rejonach Polski. Dotyczy on m.in. połączeń pomiędzy Warszawą i Gdańskiem. Z powodu remontu czas przejazdu wydłużył się znacząco. Koleje straciły z tego powodu ogromną liczbę pasażerów i będą z pewnością miały problemy z powrotem do poprzedniego stanu.

Ponieważ w innych rejonach Polski tego rodzaju remonty dopiero mają się rozpocząć, pojawiły się komunikaty PKP Intercity, wskazujące na likwidację niektórych połączeń kolejowych. Połączenia te skierowane są na północ i południe Polski, ale przede wszystkim na wchód. Na wschodzie kraju przeprowadzonych ma być stosunkowo wiele remontów. Część zapowiedzi wskazuje, że skala utrudnień i wyłączeń kolejowych osiągnąć może 10% wszystkich połączeń międzyregionalnych. Jest to liczba bardzo wysoka,

która spowoduje chaos wśród pasażerów. Warto rozmawiać ze środowiskami lokalnymi, które są zainteresowane tego rodzaju połączeniami, ale również z posłami Komisji, którzy są reprezentantami poszczególnych regionów kraju.

Przedstawię problem na podstawie przykładu województwa podlaskiego. W tym rejonie na skutek remontu torowisk wokół Warszawy, miało zostać zawieszonych 45% połączeń pomiędzy Białymstokiem i Warszawą. To niemal 50%. Ta liczba jest kilkukrotnie wyższa, niż zawarta w komunikatach PKP Intercity. Taka informacja nie została przedstawiona w sposób oficjalny, ale pojawiła się na portalach internetowych, za kulisami. Pomimo, iż w tej sprawie interweniowali posłowie, przez pierwszych kilka dni szefostwo Intercity oficjalnie twierdziło, że żadnych decyzji na temat wyłączeń i zawieszenia połączeń kolejowych nie podjęło. Dopiero pod wpływem protestów i włączenia się do dyskusji również Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, PKP Intercity przyznało, że takie plany były i wstępne decyzje zostały podjęte. Częściowo spółka wycofała się z tych decyzji. Można jednak powiedzieć, że taki sposób podejmowania decyzji absolutnie nikogo nie zadowala. Spółka nie powinna być zainteresowana chaosem i protestami, które związane są z czasem koniecznymi do podjęcia decyzjami. We własnym i pasażerów interesie, powinna najpierw skonsultować swoje plany z możliwie najszerszą grupą osób, a dopiero później przystąpić do podjęcia decyzji.

Z wymienionych powodów, podczas posiedzenia Komisji Infrastruktury w dniu dzisiejszym, jest szansa na to, aby przyjrzeć się temu problemowi całościowo, a nie jedynie w kontekście poszczególnych regionów, uzyskać dokładne informacje na ten temat od PKP PLK, Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, w tym na temat inwestycji dotyczących poszczególnych fragmentów infrastruktury kolejowej oraz wysłuchać planów PKP Intercity. Wedle informacji przekazanych przez spółkę PKP w tym roku rozkład kolejowy łącznie zmienić się ma aż sześć razy. Oznaczało będzie to pełen chaos na kolei i zapewne również spadek liczby pasażerów przewożonych taborem kolejowym. To wszystko, co chciałem powiedzieć w ramach wstępu do tematu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pragnę jeszcze państwa poinformować, że w posiedzeniu uczestniczy prezes Urzędu Transportu Kolejowego pan Krzysztof Dyl. Witam serdecznie przedstawiciela regulatora rynku. Po wysłuchaniu uzasadnienia wniosku, proszę o zabranie głosu pana ministra. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Klepacki:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie i panowie posłowie, postaram się wypowiedzieć krótko i przekażę głos członkom zarządu PKP Intercity, aby omówili ewentualne zmiany w rozkładach jazdy pociągów oraz plany na przyszłość. Chciałem jedynie zwrócić uwagę na dwie sprawy. Podkreślam, że zawieszamy kursowanie niektórych pociągów, ale nie likwidujemy połączeń. Różnica jest niewielka, ale istotna. Czym jest ta sytuacja spowodowana? Zgadzam się z wypowiedzią pana posła i biję się w pierś. Zmiany rozkładu jazdy i fakt, że podjęte zostaną duże prace inwestycyjne, były przedstawione społeczeństwu w niewłaściwy sposób. Zmienimy podejście do tego, o czym jestem przekonany. Chcemy zorganizować w regionach kilka dużych konferencji i spotkań z mediami, aby wytłumaczyć dlaczego zmiany są wprowadzane. Procesy te przedstawiane są niewłaściwie. Odbiór społeczny zmian jest taki, że kolej zawiesza połączenia, bo jest złośliwa i głupia. Nie taka jest przyczyna.

Jesteśmy w trakcie realizacji największego od wielu lat programu inwestycyjnego dotyczącego polskich kolei – on dopiero się rozpędza. Z 19 tys. km linii kolejowych w Polsce, remontowanych, modernizowanych lub w trakcie realizacji inwestycji, jest 3 tys. km torów. Niemal 15% linii kolejowych jest w mniejszym lub większym stopniu rozkopanych. Jeśli porównamy ten stan do sieci drogowej, nigdy nie dochodziło do takiej sytuacji, aby 15% dróg krajowych było w remoncie. Program ten w przyszłym roku obejmie większą liczbę działań. Część inwestycji zostanie zakończonych, ale w roku 2014 planujemy wzrost działań o 40% w porównaniu do roku 2013. To jest podstawową przyczyną i powodem zakłóceń ruchu pociągów i zawieszenia niektórych linii. W odróżnieniu od dróg, nie można np. puścić samochodów poboczem, zrobić objazdu itp. Część pociągów

musi być zawieszona, albo proces inwestycyjny znacznie się wydłuży. Proszę mieć tą kwestię na uwadze. Jeśli chodzi o poszczególne zamierzenia oraz zmiany w rozkładach linii kolejowych, opowie o tym pan Marcin Celejewski, prezes Zarządu PKP Intercity.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana prezesa, o kontynuowanie tematu.

Prezes Zarządu PKP Intercity Marcin Celejewski:

Dzień dobry państwu. Czy mogę już przedstawić prezentację? Zanim panowie zakończą podłączanie rzutnika, chciałbym przedstawić krótki komentarz odnoszący się do sytuacji, a zwłaszcza do opinii przedstawionej przez media w okresie, gdy spółka PKP Intercity wraz z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju oraz Departamentem Kolejnictwa prowadziła bardzo intensywne prace, aby zminimalizować wszelkie negatywne efekty zmian dla naszych pasażerów. Niestety tak się złożyło, że doszło do nielegalnego wycieku informacji wstępnych ze spółki. Jest on bardzo szczegółowo przez nas teraz badany. Wprowadził chaos w przestrzeni publicznej, bowiem przedstawiał pewne drastyczne założenia zarządu spółki, które nie zostały jeszcze wtedy zaakceptowane. Prowadziliśmy bardzo intensywne rozmowy zarówno z PLK, jak i MIiR, aby zaradzić tej sytuacji.

Należy pamiętać, że program inwestycyjny, o którym mówił pan minister Klepacki ma to do siebie, że staramy się wydawać jak najwięcej funduszy europejskich jako spółka PKP PLK, aby jak najwięcej kilometrów torów, w jak najszybszym tempie poddać modernizacji. W systemie prawnym i przestrzeni publicznej oznacza to bardzo często podejmowanie decyzji w ostatniej chwili, do których nie dochodziło w kraju od niemal 50 lat. Obecne decyzje inwestycyjne, które są dla nas bardzo bolesne, wymuszają również dostosowanie najlepszej możliwej oferty dla pasażerów. Często trzeba je podejmować w ostatniej chwili, tak jak w tym przypadku. Ostateczną decyzję, jeśli chodzi o rozkład jazdy pociągów podjęliśmy niecały tydzień temu, w momencie, gdy zapoznaliśmy się z wszystkimi faktami i mogliśmy dostosować jak najlepszą ofertę dla naszych pasażerów. Wiązało się to z nierozpoczęciem jednego z planowanych remontów przez spółkę PKP PLK na trasie białostockiej. Zaawansowanie prac nad rozkładem jazdy było takie, że pewne decyzje należało podjąć wcześniej. Zmiana formatu decyzji, dostosowanie jej do obecnej sytuacji i utrzymanie oferty – przypomnę, że tylko 1 pociąg został zawieszony, a 8 par pociągów spółki PKP Intercity nadal kursuje na tej trasie – od momentu, gdy otrzymaliśmy decyzję o tym, że PKP PLK nie rozpocznie prac, co wymagało konsultacji z innymi przewodnikami na tej trasie, zajęło wiele czasu. Osobiście bardzo ubolewam, że opinia publiczna bazuje na wyciekach informacji. Nie są one ani miarodajne, ani wiarygodne. Nie mówię nawet o sposobie pozyskiwania tego rodzaju informacji. Wprowadzają one opinię publiczną w błąd i wywierają zupełnie niepotrzebną presję podczas bieżących prac operacyjnych. Jest to jedna z podstawowych kwestii, które chciałem poruszyć.

W prezentacji są podane szczegółowe informacje, ale zanim przystąpimy do jej omówienia, chciałem jeszcze o czymś powiedzieć. Cały zakres zawieszeń związanych z rozkładem, który wchodzi w życie od dnia 9 marca, obejmuje 6% pociągów. Nie wiem, skąd państwo uzyskali inne informacje, nie mówię już nawet o potwierdzeniu ich przez władze spółki. Skąd wzięło się 10% redukcji połączeń i dramatyczne cięcia – nie jestem w stanie tego zrozumieć. Po przywróceniu połączeń w regionie Białegostoku, redukcja będzie jeszcze mniejsza, trochę powyżej 5%. Omawiamy temat całej pracy przewozowej. Mówienie o 10% zamknięć połączeń jest ponownie straszeniem społeczeństwa na podstawie niczym nie popartej informacji z nieoficjalnych źródeł. Wydaje mi się, że jest to temat, który warto poruszyć. Zawieszenia obejmą 5% pociągów, a nie 10%.

Następna sprawa – ministerstwo, proszę uwierzyć, jako jeden z głównych zamawiających, dba o klienta tak samo, a nawet jeszcze bardziej, niż spółka. Ostatnią rzeczą, którą by zrobiło, jest wprowadzenie drastycznych, nieprzemyślanych cięć połączeń. Jeśli państwo zapoznają się z dostępnym materiałem i poznają fakty, które zostały skonfrontowane z wyciekiem medialnym, zobaczyć można całkowitą bezpodstawność niektórych opinii. Redukcja – zawieszenie jednego pociągu na trasie lubelskiej lub na trasie do Białegostoku, który zgodnie z rozkładem, jaki wynika z remontów, jechałby niemal zaraz po innym na tej samej trasie, nie jest działaniem, które ma za zadanie gnębienie

polskiej kolei, ani pasażerów. To racjonalna decyzja, która została podjęta. Powracając do tematu Białegostoku, chciałbym przypomnieć, że jednym z elementów, o których często jest niewygodnie mówić, gdy komentuje się tę informację jedynie częściowo, jest kwestia komunikacji zastępczej. Spółka PKP Intercity, przy tak kluczowych połączeniach, jak to w Białymstoku oraz w przypadku oferty kolejowej do Zakopanego, uruchamia komunikację zastępczą. Nie są to tabory kolejowe. Jest to konkretna informacja, która dotyczy zabezpieczenia oferty dla pasażerów. To wszystkie informacje, jakie chciałem przedstawić w ramach wprowadzenia do tematu. Jeśli prezentacja jest gotowa, to teraz przystąpimy do jej omówienia.

Mogą państwo zobaczyć scenariusz działań przewidzianych w roku 2014. Najbardziej bolesne dane – oferta dla naszych klientów. Rozpocznę od omówienia tematu linii CMK. Wszyscy z państwa wiedzą, że skoncentrowaliśmy się na Białymstoku. Nikomu bardziej niż zarządowi spółki PKP Intercity nie zależy na tym, aby zarówno do Krakowa, jak i Katowic wysyłać pociągi kwalifikowane, co godzinę, w każdą ze stron. Takie jest moje marzenie. Jeśli miałbym obecnie pełną swobodę projektowania oferty, to co godzinę pociąg jeździłby do Krakowa i Katowic oraz równolegle, w drugą stronę. Począwszy od dnia 9 marca na niemal 100 km trasy – za chwilę opowie o tym pan prezes – pociąg będzie jeździł linią jednotorową. Z tego powodu prawdopodobnie nie będę w stanie zrealizować tego, co byłoby dla spółki i naszych pasażerów najlepsze.

Jak należy ocenić tę sytuację, wiedząc, że jest to inwestycja dotycząca modernizacji linii kolejowej, która ma przynieść realne benefity już w przyszłym roku? Z punktu widzenia inwestycji infrastrukturalnych jest to bardzo bliski horyzont. Decyzję zostawiam państwu. To jedno z podstawowych utrudnień dla spółki. Tak jak wspominał pan na początku, te zmiany będą miały przełożenie zarówno na wynik operacyjny, jak i finansowy spółki, w szczególności w ramach pierwszego punktu. Kolejna kwestia to bezsprzeczna konieczność wyremontowania mostu średnicowego. Nie jest to fakt, który mogłyby nas zaskoczyć – mam na myśli PKP Intercity oraz inne spółki kolejowe – ponieważ wiadomo o tym było już ponad rok temu. Przygotowywaliśmy się do tego i jesteśmy gotowi, aby obsłużyć naszych pasażerów. Staraliśmy się zminimalizować niewygody.

Jeśli państwo zapoznali się z proponowanym przez nas rozkładem jazdy pociągów, to staraliśmy się, aby jak największa liczba pociągów dalekobieżnych miała tam stację końcową, aby nie wprowadzać pasażerów odjeżdżających w błąd, nie powodować dodatkowych perturbacji przed wyjazdem. Tylko siedem pociągów – a może aż – będzie odjeżdżało ze stacji Warszawa Gdańska. Spółka PKP Intercity zapewniła komunikację we współpracy z Kolejami Mazowieckimi w ramach Węzła Warszawskiego oraz biletów, jakie dostępne będą dla pasażerów w wagonach Intercity. Również dzięki współpracy z ZTM, w ramach ważnego biletu będzie można przemieszczać się w Warszawie pomiędzy dowolnymi stacjami kolejowymi. Tworzymy oczywiście dodatkowe punkty informacyjne, okienka kasowe i zapewnimy pasażerom na tych stacjach opiekę. Jest to jednak dla nas nieco bolesna sprawa i nie mamy na to wpływu.

Oddam za chwilę głos panu prezesowi Pawłowskiemu. Zaraz omówimy sprawy szczegółowe, o których wspomniał pan minister na początku – bardzo intensywny program inwestycji.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę.

Wiceprezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe Andrzej Pawłowski:

Bardzo dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, państwo posłowie, Wysoka Komisjo, chciałbym opowiedzieć o sytuacji, w jakiej jest polska kolej. Już wczoraj przekazałem informacje na ten temat. Tak jak państwo wiedzą, polska kolej jest obecnie jednym wielkim placem budowy. Jesteśmy w okresie historycznych zmian, których nie mogliśmy zrealizować wcześniej. Bardzo wiele zamknięć torowych próbowaliśmy zrealizować w poprzednich latach. Rok 2014 i rok 2015 będą bardzo trudne dla kolei pod względem organizacji ruchu. Do wprowadzenia zmian przygotowywaliśmy się dużo wcześniej. Z tego powodu możemy przedstawić je z dużym wyprzedzeniem.

Oprócz standardowej zmiany rozkładu jazdy, która została wprowadzona w grudniu, wejdzie w życie jeszcze pięć kolejnych zmian. Rozkłady będą obejmowały terminy: od dnia 9 marca, do dnia 26 kwietnia, od dnia 27 kwietnia, do 14 czerwca, od dnia 15 czerwca, do dnia 31 sierpnia, od dnia 1 września, do dnia 11 października oraz od dnia 12 października, do 13 grudnia. We wspomnianych terminach dojdzie do zmian rozkładu jazdy. Dysponujemy również planem działania i rozkładami jazdy na kolejny rok. Wiemy już, jak często będą one zmieniane. Wszystko robimy z tego powodu, aby nie było chaosu na kolei. Chcemy, aby wszyscy mogli się przygotować.

Zrobiliśmy wiele, aby informacja na ten temat trafiła do wszystkich zainteresowanych. To fakt, że rozkład jazdy będzie zmieniany pięć razy na przełomie jednego roku. Zakomunikujemy te zmiany z dużym wyprzedzeniem. To rozwiązanie, które pozwala nam zapanować nad procesem przemian. Obecnie rozkład jazdy jesteśmy w stanie przedstawić z dużym wyprzedzeniem. Przewoźnicy otrzymują informację o tym 60 dni przed wprowadzeniem zmiany. Na 40 dni przed wprowadzeniem zmiany rozkładu jazdy wydawane jest zarządzenie w tej sprawie. Na 20 dni przed wprowadzeniem zmiany rozkładu jazdy na peronach kolejowych umieszczane są zawierające go plakaty. Rozkład jazdy dostępny również jest na stronie internetowej, nie tylko PLK, ale również przewoźników oraz PKP SA. Dostępna jest wyszukiwarka, sieciowy rozkład jazdy oraz aplikacje mobilne. Liczba źródeł informacji o zmianach w rozkładzie jazdy pociągów jest bardzo duża. Informujemy również o tym z dużym wyprzedzeniem. Nie mogliśmy się pochwalić kiedyś tak dobrym przygotowaniem do zmian.

Fakt, że zmieniamy rozkład jazdy pociągów, wynika z naszych doświadczeń. W Europie stosowano różne metody realizacji inwestycji w zakresie sieci linii kolejowych. W chwili obecnej żaden kraj w Europie nie remontuje swojej sieci połączeń tak, jak Polska. Przy okazji każdej zmiany, o których wspominałem, dochodzi do niemal 2 tys. różnych zamknięć torowisk. Wszystkie pociągi muszą przejechać przez te zamknięte torowiska, należy zadbać o to, aby pociągi realizowały maksymalną liczbę możliwych połączeń. Jest to olbrzymia operacja logistyczna. Doszliśmy do wniosku, że lepiej zmieniać rozkład jazdy trochę częściej, ale wykorzystać efektywnie zrealizowane inwestycje, aby podwyższyć prędkości pociągów na danych trasach. Chcemy wykorzystać te zmiany, aby nie wydłużać czasu jazdy pociągów w nieskończoność.

Są oczywiście zarządcy, którzy praktykują różne rozwiązania, np. długie postoje na stacjach kolejowych oraz rezerwy pomiędzy stacjami. Z tego powodu sztucznie wydłużane są czasy przejazdów, a rozkład jazdy nie musi być zmieniany tak często. Doszliśmy jednak do wniosku, że bardziej optymalne dla pasażerów są częstsze zmieniane rozkłady jazdy pociągów, aby optymalnie wykorzystać czas przejazdu. Trudno jest wszystkich zadowolić przy dużym procesie inwestycyjnym, gdy zamknąć trzeba dużo torowisk, a czas przejazdu jest mocno wydłużony, bo każde zamknięcie na to wpływa. Należy również dbać o bezpieczeństwo osób pracujących na torowiskach. Wprowadzane są z tego powodu ograniczenia prędkości. Pragniemy jak najbardziej zredukować czas przejazdu. Z tego powodu pięciokrotnie zmieniany będzie rozkład jazdy pociągów.

Tak jak powiedziałem, wszystkie zmiany zostały zaplanowane z dużym wyprzedzeniem, podobnie dostarczamy klientom informacje na ten temat. W wielu miejscach można otrzymać informacje na temat zmian w rozkładzie jazdy. Dzięki temu na kolei nie ma chaosu z powodu zmian w rozkładzie jazdy. W chwili obecnej można powiedzieć, że jest normalnie. Każda zmiana w rozkładzie, z punktu widzenia pasażera, może być bolesna. Wymaga bowiem odwołania pociągu w skrajnych przypadkach, często zmiany czasu przejazdu. Zmiana rozkładu jazdy jest dostępna do wglądu z dużym wyprzedzeniem. Zmiany wymagają uzgodnień ze wszystkimi przewoźnikami pasażerskimi. Wszystkich przewoźników jest 80, w tym 10 pasażerskich, pod tym względem kluczowych, z którymi trzeba uzgodnić wszystkie zmiany. Sztuka kompromisu nie jest łatwa. Aby wszystkich dziesięciu przewoźników zadowolić i przygotować odpowiednią ofertę, trzeba poświęcić wiele czasu. W skrajnych przypadkach, gdy organizacja ruchu jest trudna, trzeba odbyć kilka trudnych spotkań w gronie przewoźników, na poziomie zarządzania operacyjnego. Trzeba szukać rozwiązań, które zadowolą wszystkich. Trochę inaczej

sytuacja wygląda w przypadku przewoźników dalekobieżnych, a inaczej w przypadku miejscowych. Tort trzeba podzielić w odpowiedni sposób.

Proces inwestycyjny jest bardzo złożony. Na mapie mogą państwo zobaczyć, że zamknięć linii kolejowych jest bardzo wiele. Od dłuższego czasu informujemy, że liczba zamknięć wyniesie około 3 tys., w okresie działania rozkładu 2013/2014. To będzie ciężki czas. Spółka przedstawiła na stronach internetowych harmonogramy zamknięć torowych na dwa kolejne rozkłady jazdy – 2013/2014 oraz 2014/2015. Kolejny rok również będzie trudny, gdy zamykać będziemy tę perspektywę budżetową. O tych ograniczeniach zostali powiadomieni nie tylko przewoźnicy kolejowi, ale również podstawowi współpracownicy globalni – holdingi węglowe, dostawcy tłucznia oraz istotne firmy, które przewożą towary.

W roku 2014 plan inwestycyjny spółki przewiduje kwotę 7300 tys. zł. Przypomnę, że w roku 2013 wydaliśmy nieco ponad 5200 tys. zł. Mogą państwo zauważyć znaczący wzrost, co pozytywnie odbije się na stanie polskich torowisk. Lokalizacji inwestycji jest bardzo wiele. Trudno państwu będzie zobaczyć to na slajdzie, bo czcionka jest mała, ale generalnie kontynuujemy duże procesy modernizacyjne, jak np. E30 – odcinek Kraków-Rzeszów, E65 – odcinek Warszawa-Gdańsk. Pracujemy nad trasami LCS Malbork oraz LCS Iława. W Gdańsku roboty zakończone zostaną do grudnia, poza Gdańskiem Wrzeszczem. Stworzymy połączenie z Pomorską Koleją Metropolitalną. Kontynuujemy modernizację na trasie Warszawa-Łódź. To bardzo wrażliwa linia, gdzie przewozimy wielu pasażerów. Modernizowana będzie również centralna magistrala kolejowa – do prędkości 200 km/h. W 2014 roku do grudnia chcielibyśmy zakończyć prace, aby pociągi mogły z niej korzystać, utrzymując wysoką prędkość. W tym roku centralna magistrala kolejowa będzie miała znacząco ograniczoną przepustowość. Będą okresy, gdy np. będzie siedem lokalizacji zamknięć na trasie. Rozpoczynamy modernizację na trasie E75 z Warszawy do Białegostoku. To duże modernizacje. Podobnie na linii 271 Poznań-Wrocław, linia Kraków-Rzeszów. Nadal kontynuujemy pracę na tych terenach. Wprowadzamy też wiele rewitalizacji, które mają szybko przynieść efekt poprawy stanu infrastruktury. Najważniejsze zadania, które obecnie realizujemy, do końca 2014 roku i w 2015 roku, są przedstawione na slajdzie. Wiele trudu będzie kosztowało nas spięcie tego, aby można było przygotować jak najlepszą ofertę dla klientów. Trudno mówić o dobrej ofercie, gdy jesteśmy na jednym wielkim placu budowy. Czas przejazdu przez modernizację torów staje się coraz dłuższy.

Naszym zdaniem najważniejsza jest informacja, że mamy ustalony plan działania i wiemy, kiedy zostaną wprowadzone zmiany w rozkładzie jazdy. Z dużym wyprzedzeniem będziemy informowali o tych zmianach. Istotne jest to, aby wszystkie prace zostały przeprowadzone zgodnie z planem. Jeśli coś się stanie na tych inwestycjach, to oprócz ograniczeń w ruchu pociągu z tytułu zamknięć torowisk, np. uszkodzone zostanie okablowanie, co czasem się zdarza, opóźnienia staną się jeszcze dłuższe. Spółka podjęła szeroko zakrojone działania, aby minimalizować tego rodzaju ryzyko. Na placach budowy będą na tego typu zdarzenia czekały ekipy techniczne, które potrafią usunąć awarię okablowania w ciągu 15 minut. W Warszawie przykładowo lokomotywa spalinowa z półsprzęgiem w przypadku awarii w czasie modernizacji mostu średnicowego, natychmiast rozpoczyna działania, aby nie doprowadzić do stagnacji ruchu. Podobnie jest na linii łódzkiej. W Grodzisku stoi lokomotywa, która ma podejmować działania w przypadku awarii.

Dzięki tego rodzaju przygotowaniu, możemy operacyjnie reagować na różne zdarzenia. Przede wszystkim duży nacisk kładziemy na to, aby w miarę możliwości, jakie mamy, jak najlepiej przygotować się do realizacji zamknięć. Chcemy jak najszybciej przygotowywać zmiany rozkładów jazdy, informować naszych klientów oraz przewoźników o nich, przedstawiać dane w rozkładzie jazdy. Tak jak państwo pamiętają, wdrożyliśmy system informacji głosowej i wizualnej, który przejęliśmy od przewoźników. Próbujemy zarządzać tym systemem, jednak wymaga to czasu. Mamy ustalony plan działania, aby szybko uporządkować sprawę i aby klient końcowy, czyli pasażer, otrzymał niezbędne informacje, na bieżąco był powiadamiany o ewentualnych zakłóceniach podczas przejazdu.

To wszystko, co chciałem przekazać na ten temat. Jeśli będą mieli państwo pytania, jestem gotowy, aby udzielić odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos ze strony rządowej?

Prezes Zarządu PKP Intercity Marcin Celejewski:

Chciałbym przedstawić kilka informacji o inwestycjach, gwoli uzupełnienia. Chciałem odnieść się do tego, jaki będą miały one wpływ na ofertę spółki PKP Intercity, zwłaszcza po zamknięciu torowisk, po dniu 9 marca. Pierwsza tabela na ekranie pokazuje, ile faktycznie połączeń ulegnie zawieszeniu w wyniku remontów. Zawieszonych zostanie 7 pociągów i 11, których relacja ulegnie skróceniu bądź modyfikacji. Proszę pamiętać, że spółka PKP Intercity uruchamia około 300 pociągów na dobę. Jeśli chodzi o zawieszone pociągi, to na kolejnym slajdzie – nie mogą tego państwo zapewne przeczytać, gdyż czcionka jest mała – pokazane są połączenia przykładowo na trasie Warszawa-Trójmiasto. Mówię zarówno o pociągu nocnym Monciak, jak i pociągu Regle. Monciak z Zakopanego do Trójmiasta będzie kursował nadal, ale będzie jechał szybszą trasą. Modyfikacji ulegnie odcinek na trasie do Rzeszowa. Pamiętają państwo mapę, którą prezentował pan prezes Pawłowski? Linia jest rozkopana i trwają na niej intensywne prace. Proszę również pamiętać, że z naszego punktu widzenia zabezpieczenie stabilności oferty leży w interesie przewoźnika i pasażerów. Na rozkopanej linii każdy dodatkowy pociąg podnosi ryzyko i może negatywnie wpływać na rozkład jazdy.

Odniosę się jeszcze do tematu linii łódzkiej. W listopadzie ubiegłego roku po raz pierwszy udało się nam porozumieć ze wszystkimi przewoźnikami na tej trasie, aby uzgodnić wspólną ofertę dla pasażerów, którzy będą dzięki temu mogli przejechać przez strefę remontu. Fakt, że nie mamy dodatkowych zamknięć torowisk i perturbacji na linii łódzkiej od marca br., jest wynikiem dobrej woli wszystkich przewoźników oraz PLK. To jest wynikiem kompromisu. Wszyscy musieliśmy z czegoś zrezygnować i zainwestować w utrzymanie wizerunku polskiej kolei, pomimo że działamy jako trzy odrębne spółki. Trudno mówić o tym, że jest to sukces, bowiem remont jest gigantyczny, a czas przejazdu długi. Oferta przynajmniej jest stabilna i ustalona na dobrym poziomie dla wszystkim miejscowości na trasie. Uległa jednak redukcji. Jest to jeden z kierunków naszych działań. Podobne rezultaty osiągnęliśmy na linii białostockiej, po podpisaniu porozumienia z innymi przewoźnikami.

Chciałbym teraz powrócić do dalszego omawiania przedstawionego państwu materiału. Kolejne zawieszenie dotyczy jednej z dziewięciu par pociągów do Lublina. Na tej trasie pozostanie osiem połączeń kursujących każdego dnia. Na trasie Łódź-Kraków zawieszamy jedno połączenie z czterech. Pozostają więc trzy pary połączeń. Średnia roczna frekwencja zawieszonego połączenia nie przekraczała 40 pasażerów. To trudna sytuacja, która wymaga podjęcia przez nas odpowiedzialnej decyzji. Czterdziestu pasażerów jeździło tym pociągiem. Będą oni mieli do wyboru 3–4 inne pociągi dziennie. W marcu zlikwidowany i zawieszony zostanie odcinek trasy pomiędzy Rzeszowem a Zamościem. Naturalnie, uruchomiona zostanie komunikacja zastępcza dla 20–30 pasażerów każdego dnia w roku, którzy będą w stanie pokonać ten odcinek trasy w ten sposób. Utrzymanie tego odcinka kosztuje nas około 4,5 mln zł.

Odcinek Wrocław-Kraków jest jedną z najistotniejszych tras, z największym potencjałem. Trasa z Krakowa przechodzi dalej przez duże miasta. Musimy mieć jednak świadomość, że pokonanie odcinka pomiędzy Krakowem a Katowicami obecnie zajmuje niemal 3 godziny. Zostawiam to pytanie, jako otwarte, czy zawieszenie pociągów na tej trasie ma sens z punktu widzenia ekonomicznego, czy nie. Naszym zdaniem – tak. Mamy nadzieję, że ta linia zostanie zamknięta jak najszybciej i będziemy mogli na nią wrócić, po przygotowaniu pełnej oferty. Na tej linii spółka Intercity realizuje kontrakt obejmujący 218 zmodernizowanych wagonów taboru kolejowego, które będą jeździły na tej trasie. Obecnie jednak przejazd na tym odcinku trwa niemal trzy godziny. Kolejnymi przykładami zawieszeń pociągów, są połączenia: Bydgoszcz-Katowice, Poznań-Gdynia, Poznań-Olsztyn, Kraków-Przemyśl. Redukujemy te połączenia z trzech do jednego w tygodniu, ze względu na niską frekwencję pasażerów.

Na następnym slajdzie mogą zobaczyć państwo podsumowanie danych liczbowych, które już państwu przedstawiłem. Zostanie zawieszonych siedem pociągów. Nie jest

to jednak obcinanie oferty. Każde zawieszenie poprzedzone jest szczegółową analizą. Nie kasujemy pierwszego i ostatniego pociągu jadącego w danym dniu, nie tworzymy dużych przerw w rozkładzie jazdy pociągów. Wszędzie, gdzie dokonujemy zawieszenia, będziemy uruchamiali komunikację zastępczą, chyba że pomimo zawieszenia, po kilku miesiącach okaże się ona zbędna. Proces zawieszania połączeń z powodu remontu, tak jak mogli państwo zobaczyć na slajdzie, nie odcina żadnych ośrodków miejskich od świata. Dotyczy jedynie 5,8%, jeśli chodzi o pracę przewozową spółki – 17 z 300 pociągów. Kolejny slajd przedstawia szczegółowe informacje o zawieszeniach, a następny informacje o zmniejszeniu częstotliwości kursowania niektórych pociągów. Mogą państwo zapoznać się z tymi materiałami, gdyż są dostępne. To naprawdę kosmetyczne zmiany. Ostatnią rzeczą, jaką mamy na celu jest ograniczenie oferty tam, gdzie jest ona potrzebna. Dziękuję za uwagę. Nie chcę już zabierać głosu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję za przedstawienie poszerzonej informacji obu panom prezesom. Otwieram dyskusję. Głos zabrać chcą w tej kolejności: pan poseł Jerzy Polaczek, pan poseł Jarosław Zieliński, pan poseł Krzysztof Tchórzewski.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mam jedno krótkie pytanie. Chciałbym aby pan prezes porównał wyniki przewozowe spółki w styczniu 2013 roku, do stycznia 2014 roku. Chodzi mi o liczbę przewiezionych pasażerów w tych porównywalnych okresach. Dzięki odpowiedzi na to pytanie będziemy mogli kontynuować dyskusję.

Prezes Zarządu PKP Intercity Marcin Celejewski:

To jest odwieczny problem naszej spółki…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam bardzo. Proponuję, abyśmy najpierw sformułowali listę pytań, a potem przeszli do odpowiedzi, a nie prowadzili dyskusję.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Uważam, że to byłoby dobre pytanie otwierające dyskusję. Panowie prezesi, odpowiedź na nie mają w głowach – ilu pasażerów przewieziono pomiędzy styczniem 2013 roku do stycznia 2014 roku. Byłby to dobry wstęp do poważnych pytań. Nie trzeba w tym celu posiłkować się danymi od rady nadzorczej lub innych organów spółki. Można wykonać telefon w tej sprawie. Od odpowiedzi na to uzależniam, czy zadam inne pytania, czy też zakończę wypowiedź.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, przyjęte są pewne standardy pracy w Komisji. Chcemy wprowadzać nowe, niestandardowe rozwiązania? Dobrze. W drodze wyjątku proszę o udzielenie krótkiej odpowiedzi na to pytanie.

Prezes Zarządu PKP Intercity Marcin Celejewski:

Oczywiście. Odwiecznym problemem naszej rady nadzorczej jest, że jako spółka przewozowa, która prowadzi działalność ogólnopolską i międzynarodową, wszystkie dane operacyjno-przewozowe za poprzedni miesiąc, są dostępne od 21 dnia następnego miesiąca. Rady nadzorcze odbywają się w ostatnim tygodniu miesiąca i jeszcze nie mamy takich informacji. W przyszłym tygodniu te dane będą dostępne. Prześlemy je na piśmie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Poprzestanę więc na tym, nie zadam kolejnych pytań. Możemy spokojnie zakończyć posiedzenie i opuścić salę. Nie otrzymamy żadnych informacji.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nie odniosę się do tej wypowiedzi. Bardzo proszę, głos ma pan poseł Zieliński.

Poseł Jarosław Zieliński (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, chaos na polskiej kolei – nie jest to jego pierwsza, ale kolejna z licznych odsłona – może konkurować jedynie z tym, co dzieje się w naszej służbie zdrowia. Te dwie dziedziny mogą być porównane pod tym najgorszym z względów. Kolej robi wszystko, a ministerstwo akceptuje to, aby spółki kolejowe straciły zaufanie obywateli i już później nie udało się odzyskać klientów. Życie nie znosi próżni. Na miejsce Intercity wejdą inni przewoźnicy, prywatne autobusy. Ludzie przesiadają się do samochodów, bo przecież nie mogą liczyć na kolej. Panowie próbują wytłumaczyć obecną sytuację za pomocą zupełnie nieprzekonujących argumentów. Jest tak z kilku powodów. Mówili panowie o remontach. Pomyślałem sobie, co by było, gdyby remonty w mijającej perspektywie finansowej UE były prowadzone w sposób bardziej racjonalny i rozłożone w czasie. Może wtedy tego spiętrzenia inwestycji i chaosu udałoby się uniknąć. Nie jest to jednak pewne, bowiem remontów na niektórych trasach nie było jeszcze nigdy, ale jednak dochodziło do perturbacji. Rozkłady zmieniały się równie często, jak obecnie – sześć razy do roku. Pierwsze pytanie, proszę o wytłumaczenie, co stanie się na przełomie dwóch miesięcy – pierwszy rozkład zmieni się po półtora miesiąca, bowiem obowiązywał będzie od dnia 9 marca do dnia 24 kwietnia. Czy na tych remontowanych odcinkach zdarzy się coś na tyle istotnego, że trzeba zmieniać rozkład jazdy? Zakładam, że na lepsze, bo chyba nie na gorsze. Co zmieni się na polskiej kolei sześć razy w roku, że trzeba zmieniać rozkład? Nie przekonuje mnie to wytłumaczenie. Moim zdaniem to absurdalna sytuacja. Jestem ciekawy, jakie przedstawią panowie argumenty.

Panie ministrze, ile pieniędzy Polska będzie musiała zwrócić do Unii Europejskiej, jako niewykorzystanych, w ramach inwestycji kolejowych? Nie wykorzystamy przecież części środków. Dlaczego jako rząd nie prowadziliście inwestycji wcześniej, aby rozpocząć działania już na początku perspektywy? Wiadomo, okres początkowy jest trudny, obejmuje przygotowanie dokumentacji itd. Ten proces nie musiał jednak trwać 6 lat, ale tak się stało.

Pan prezes spółki PKP Intercity powiedział, że doszło do wycieku informacji. Odniosę się do sytuacji w województwie podlaskim, które jest mi bliskie. To mój okręg wyborczy. Ten wyciek informacji okazał się prawdziwy, jeśli chodzi o to województwo. Dlaczego takie informacje są chronione? Jeśli są plany działań, trzeba je poddać publicznej ocenie samorządów, opinii związków zawodowych, pasażerów. Czym są spółki kolejowe? To enklawa? Czy to służby specjalne, że wyciek informacji jest zakazany? Powinny to być powszechnie dostępne informacje. Jeśli chodzi o połączenie Warszawy z Białymstokiem, w województwie podlaskim, to potwierdziły się dane z przecieku. Rozkłady dotyczące likwidacji czterech z dziewięciu połączeń zostały wywieszone na dworcu w Białymstoku. Sam je widziałem, nie wiem, czy nie zostały zdjęte. Na skutek wielkiego sprzeciwu opinii publicznej, interwencji parlamentarzystów oraz mediów i dziennikarzy wycofaliście się z decyzją o półtora miesiąca.

Mówił pan, że tylko jedno połączenie na tej trasie będzie zawieszone. Proszę powiedzieć, na jak długo zawieszone będą te połączenia? Zawieszone na rok, dwa, pięć lat? Zawieszenie dla mnie jest tym samym, co likwidacja, jeśli jego czas jest nieokreślony. Jeśli podadzą panowie konkretne terminy tego zawieszenia, to inaczej będziemy mogli na nie spojrzeć. Informacja przekazana przez dziennikarzy potwierdziła się. Jedynie na skutek sprzeciwu wycofaliście się z tej zmiany, ale tylko na półtora miesiąca. Niewiele zmieniło to sytuację. Za półtora miesiąca cztery pociągi kursujące na trasie Warszawa-Białystok zostaną zawieszone. Przy okazji chciałbym państwu przypomnieć, że jeszcze w 2010 roku i wcześniej, w latach poprzednich, było 12 dziennie połączeń pomiędzy Warszawą, a Białymstokiem – 9 TLK Intercity oraz 3 interregionalne. Obecnie jest ich 9, a ma być 5. Taka jest skala redukcji. Jeśli publiczne mówię o tym, że jest to odcinanie północnowschodniej Polski od reszty świata, pod względem połączeń kolejowych, to czy nie mam racji? To jest tak znaczna redukcja. Remonty utrudniają przejazd. Powiedzieli panowie o przepustowości pociągów. Proszę wytłumaczyć, dlaczego pociąg z Białegostoku do Warszawy jedzie teraz niemal 3,5 godziny, nie wspominam o opóźnieniach, a przez wiele lat podróż trwała 2 godziny i 15 minut? Sam z niego korzystam i wiem o tym. Wcześniej połączenie było jeszcze szybsze.

Nie było remontów, panowie prezesi. Jak to wytłumaczycie? To nie odcinek poprowadzony przez Legionowo wpłynął na taki stan.

Podążając tą drogą ostatecznie podważacie zaufanie do polskich kolei i państwa. Pozostają Polskie Koleje Państwowe, mimo że zarządzają nimi spółki. Moja wypowiedź ma ostry ton, ale nie można inaczej. Gdy słucha się panów, można odnieść wrażenie, że byłoby świetnie, gdyby nie ci wredni pasażerowie, którzy czegoś chcą, opinia publiczna, dziennikarze i posłowie. Chcieliby panowie, aby na kolei było mnóstwo spółek, świetne zarobki i nikt nie miał od was wymagań. To byłby raj. Tymczasem macie funkcję służebną w stosunku do swoich pasażerów i Polaków, obywateli którzy płacą na ten cel podatki, ministerstwa, które przeznacza dotacje. Obecnie jest to Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, tak się ostatnio zaczęło nazywać. Czy mógłby pan poseł mnie nie rozpraszać? Z tego powodu będę mówił dłużej.

Panowie, proszę przeanalizować moje uwagi i wycofać się z działań, które wprowadzają totalny chaos na kolei. Powiedzieliście o komunikacji zastępczej. Podam przykład, jak ona działa i zadam kolejne pytanie. Czy prawdą jest i dlaczego, że w przetargu ogłoszonym na lokomotywy spalinowe, wycofaliście lokomotywy, które miały służyć obsłudze trasy Białystok – wschód, aż do Suwałk? Znam ogłoszenie o przetargu. Okazało się, że skreślono w drugiej fazie te pociągi. Kursuje w tym rejonie komunikacja zastępcza. To drugie miasto pod względem wielkości w województwie podlaskim, czyli Suwałki, zostały odcięte od świata, jeśli chodzi o połączenia kolejowe. Czasem jeździ na tej trasie lokomotywa spalinowa, a w innych dniach jest autobus zastępczy. Polega to na tym, że pasażer płaci przewoźnikowi prywatnemu za bilet, a dopiero gdy wsiada do pociągu, płaci za bilet kolejowy. Na ten autobus czekałem w Białymstoku, bowiem jechałem do Warszawy. Spóźnił się z Suwałk o niemal godzinę. Tak działa komunikacja zastępcza.

Panowie – swoje słowa kieruję również do pana prezesa i byłbym wdzięczny, aby mnie słuchał. Rozumiem sytuację, ale mówię do pana, po to tu przyszedłem. Poświęca pan swój czas, ja również. Bardzo proszę o wzajemny szacunek i poważną rozmowę. Niedawno miało miejsce posiedzenie komisji dialogu społecznego w placówce wojewody w Białymstoku. Przedstawiciele pańskiej spółki i ministerstwa nie odpowiedzieli tam na żadne pytanie. Była to rozmowa przez szklaną, wygłuszoną szybę. Taka rozmowa jest bez sensu.

Stosowana jest komunikacja zastępcza – pasażerowie przesiadają się do innych autobusów. Skorzystają z PKS, z przewoźników prywatnych, przesiadają się do samochodów. Nie potrzebują waszej łaski, aby jeździć podstawionymi przez was autobusami zastępczymi. Poradzą sobie. Jest to jednak strata dla kolei, być może trwała. Oni już nie wrócą do tych połączeń, przynajmniej niektórzy. Proszę odpowiedzieć mi na pytanie, panie ministrze, dlaczego tak długo trwało, nim rozpoczęto działania? Wszystko się rozpędza bardzo powoli, tak jak Pendolino na naszych torach. Sześć lat trwało, zanim zaczęto wprowadzać w życie plany remontowe. Dlaczego zmiany w rozkładzie jazdy pociągów muszą być tak częste? Co one dadzą? Jak wygląda sprawa zamówień na lokomotywy spalinowe? Dlaczego Białystok ma 45% redukcji połączeń od dnia 24 czerwca, jak nam zakomunikowano? Pamiętam te dane z planszy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Niech pan poseł nie prowadzi dialogu.

Poseł Jarosław Zieliński (PiS) – spoza składu Komisji:

Już kończę swoją wypowiedź. Pragnę jeszcze raz powtórzyć pytania, bo pan prezes wciąż mnie nie słucha. Może dzięki temu uda mi się uzyskać odpowiedź na któreś z nich. Jeśli ma być tak samo, jak podczas posiedzenia komisji dialogu społecznego w Białymstoku, to nie ma sensu. Wierzę jednak, że pan prezes odpowie. Pytania są ważne. Pan minister odpowie również na strategiczne pytania dotyczące remontów i kosztów, dlaczego tak późno zaczęliśmy ich realizację i ile pieniędzy unijnych trzeba będzie zwrócić. Nie wierzę w to wasze rozpędzanie się, panie prezesie, bo obserwuje ten proces od sześciu lat. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Raczył pan zauważyć, że wniosek został złożony przez posłów i dziennikarzy, którzy mówią o tym problemie, ale resort traktuje ich jako natrętów. Była to zapewne również aluzja odnośnie do przewodniczącego Komisji. Pragnę poinformować, że tryb i czas reakcji ze strony prezydium Komisji w porozumieniu z kierownictwem resortu wskazuje, że nic takiego nie ma miejsca. Sugestia jest niesprawiedliwa.

Poseł Jarosław Zieliński (PiS) – spoza składu Komisji:

Ad vocem, panie przewodniczący. Złego słowa nie powiedziałem o Komisji, mówiłem o spółkach.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jest pan doświadczonym parlamentarzystą, uszczypliwości było w pana wypowiedzi wiele.

Poseł Jarosław Zieliński (PiS) – spoza składu Komisji:

Nie. Uszczypliwości były zasadne, ale nie odnośnie do Komisji, ale spółek i ministerstwa.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Głos zabierze pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Na początku chciałem nawiązać do stwierdzenia pana posła Zielińskiego, który w swoim wystąpieniu szczególnie podkreślił groźbę upadku zaufania do kolei, jako źródła transportu. Sądzę, że ma to duże znaczenie, jeśli spojrzymy na skalę wycofywania się kolei zarówno z przewozów towarowych, jak i osobowych. Kontynuacja odbudowy potencjału pasażerskiego została podjęta jedynie w spółce Koleje Mazowieckie. Nastąpił wzrost przewozu pasażerów, ale zasadniczo kolej odnotowuje jedynie spadek. Mam pytanie dotyczące tego, jakie rozwiązania są stosowane, aby ratować stan polskiej kolei. Wczoraj długo rozmawialiśmy o inwestycjach. Polskie Linie Kolejowe na tyle, na ile je stać, starają się przebudowywać tory. Przebudowujemy też drogi. Z punktu widzenia pasażerów, pomimo olbrzymich korków na drogach i znaczącej nieterminowości w kursowaniu autobusów, nic się nie zmienia. Nieraz autobusy spóźniają się bardziej niż pociągi. Opóźnienia na kolei są bardzo zauważalne i natychmiast są tematem do dyskusji. Fakt, że często 20 minut spóźnia się autobus, czy np. na trasie, którą normalnie pokonuje w 2 godziny, jedzie 2 godziny i 40 minut, nikogo nie boli. Ludzie przyjmują do wiadomości, że np. była stłuczka lub korki. Główny Urząd Statystyczny przedstawił statystyki dotyczące terminowości dojazdów do pracy, szczególnie samochodami. Czas jest absolutnie nieporównywalny do tego, co dzieje się na kolei. Kolej, czuwając nad tym, aby zapewnić odpowiedni poziom terminu przejazdu i skoordynować połączenia, dostosować czas przejazdu do poszczególnych rodzajów taborów, wprowadziła takie narzędzie.

Co należy powiedzieć na ten temat? Konstytucja nakłada na państwa obowiązek zaspokojenia podstawowych potrzeb ludności. Jednym z nich jest swoboda przemieszczania się. Nie każdego stać na samochód. Gdy transport samochodowy był w powijakach, ciężkim wysiłkiem państwa, dużo większym niż obecnie, bo na ten cel przeznaczano nieraz nawet 20% budżetu, zbudowano linie kolejowe, aby zapewnić połączenia krajowe i możliwość rozwoju. Doszliśmy do takiego momentu, że można zauważyć, że rząd, a w jego imieniu resort transportu, nie wykonuje swojego podstawowego obowiązku – koordynacji w tym zakresie. Dysponuje narzędziami prawnymi do tego przeznaczonymi. Ma pewien luksus od ostatnich ośmiu lat – zarządza jednocześnie samorządami, jak i władzą krajową. Rzadko to się zdarza. Od dwóch kadencji tylko jedno województwo nie jest zarządzane przez koalicję rządową. Jest pełnia władzy, która wystarczy, aby wszystko skoordynować. Do czego jednak dochodzi?

Panie ministrze, będę zwracał się do ministerstwa transportu, bo tylko ta dziedzina nas interesuje. Resort właściwy do spraw transportu na przełomie ostatniego półtora roku, a wcześniej dwóch lat motywował samorządy, aby tworzyły własne spółki. Odbywały się spotkania z udziałem marszałków. Miałem okazję przeczytać kilka relacji, w których ministerstwo sugeruje, że nie widzi przyszłości przed przewozami regionalnymi i tej spółce nie ma już powodu pomagać. Śląsk się porwał na stworzenie takiej spółki i ogromnie się skompromitował. W skali kraju, co zauważył pan poseł Zieliński, doszło

do znaczącego tąpnięcia zaufania do kolei. Media bardzo rozdmuchały sprawę. Wedle opinii publicznej nadal odpowiada za nią państwo. Gdy zapytam przeciętnego pasażera o ten fakt, odpowie, że zajmuje się tym państwo. Dla przeciętnego mieszkańca Polski każdy rodzaj władzy tak się kojarzy. Wójt również dla niego jest władzą państwową, bowiem spełnia on pewne zadania państwowe.

Jaka jest rozbieżność działań? Trwają negocjacje dotyczące czwartego pakietu kolejowego. Czas minął, gdy można było zastosować weto w stosunku do niego lub weto terminowe, jak zrobiły Litwa i Łotwa wobec tzw. wędzonek. Polska tego nie zrobiła, bo nie stosuje weta. Można powiedzieć, że nie zgadzamy się na termin. Taka zasada jest stosowana w Radzie Europejskiej. Wystosowywane są wnioski dotyczące czwartego pakietu kolejowego, których wcale nie trzeba uzgadniać z Komisją Europejską. Można obecnie uznać, że Polska zaakceptowała rok 2019, jako pełną datę otwarcia rynku kolejowego. To jest fakt, tego się nie neguje, nikt nie próbuje tego odkręcić. Co to oznacza? To znaczy, że część kolei europejskich, regionalnych i krajowych przygotowuje się do wejścia w życie czwartego pakietu kolejowego bardzo intensywnie, aby rozpocząć działania na rynkach przewozowych sąsiednich państw. Niektóre regionalne koleje niemieckie patrzą z apetytem na rynek polski. Na naszym terytorium jednak, do końca roku 2013, powołanie Kolei Śląskich kosztowało ten region kraju niemal 1 mld zł. Jeśli zmotywujemy samorządy do tego, to będzie tragedia. Skąd wziął się ten pomysł? Rząd uczestniczył w stwarzaniu atmosfery, że to, co obecnie jest na kolei, jej pracownicy, do niczego się nie nadają. Dzięki temu powołano Koleje Śląskie i nie przejęto żadnych pracowników. Spowodowaliśmy, że przewozy regionalne musiały dokonać zwolnień i wypłacać odprawy, a nowa spółka zatrudniała ponownie. Wcześniejsze doświadczenia z Kolejami Mazowieckimi pokazały, że można było w sposób cywilizowany je powołać, przejąć pracowników na podstawie art. 23^{1} Kodeksu pracy. Udało się płynnie przejąć rynek, że nawet mieszkańcy rejonu nie zauważyli chwili, w której Koleje Mazowieckie stały się spółką samodzielną.

Obecnie jednak stwarza się podejście, jakby to była parszywa firma. Ona jest w rękach samorządów. Na tyle jest parszywa, na ile nie ma pieniędzy. Jeśli te środki, które samorządy wkładają w powołanie nowych spółek, wprowadziłyby do kolei regionalnych, byłyby odpowiednie środki na wykorzystanie funduszy unijnych, lepsze otwarcie na tabor. Teraz, po siedmiu latach rządów, moglibyśmy mieć doskonale zorganizowane firmy. Do tego nie doszło, jest bałagan i firma, która dąży ku upadłości. Co się dzieje? Przecież w 2019 roku przetarg na przewozy śląskie, wygrają koleje bawarskie czy jakiekolwiek inne. Co będą miały do roboty Koleje Śląskie? Kto kupi te siedem starych typów wagonów i pociągów, które nie nadają się do utrzymywania punktualnego rozkładu jazdy? Nawet pasażer wie, że jeśli dane połączenie obsługuje inna jednostka, niż zaplanowana w rozkładzie jazdy, to pociąg nie przyjedzie na czas. Widoczna jest różnica w rozpędzaniu się do maksymalnej prędkości, odmienna droga hamowania, rozkład drzwi i korytarzy do wpuszczania pasażerów także się różni. Nie można tak robić. Takie są techniczne przyczyny problemów.

Na Śląsku nie było doradcy zarządu, który się tym zajmował, jaki wskazałby im, że jeśli coś się zepsuje, to inne pociągi zawalą cały rozkład pasażerski i towarowy. Kolejny etap – powstał totalny bałagan. Z punktu widzenia przedsięwzięć kolejowych, pięć lat – 2014-2019, to jedynie chwila do wejścia czwartego pakietu kolejowego. Czym to się zakończy? Zamiast mieć mocną firmę, która wystartuje do wyścigu z konkurencją nie tylko w Polsce, ale również na rynkach europejskich, mamy wszystko rozwalone. Przygotowujemy teraz goły rynek polski. Żadna z tych małych spółek, śląska czy inna, gdy straci monopol na swoim terenie, nie wygra z silnym konkurentem z Zachodu. Znów będzie bezrobocie, zwalnianie ludzi i bałagan. Chodziło o to, aby pokazać sens prowadzonej polityki.

Nie można powiedzieć, że samorządy robią, co chcą. Przecież działa państwo i tak nie jest. Samorządy nie mają pełni władzy. Powiedziano, że polityka państwa w zakresie transportu kolejowego nie musi być organizowana. Mogą sobie sami coś robić w zakresie przejazdów głównymi ciągami komunikacyjnymi, poprzez Intercity, a na pozostałych terenach, niech się dzieje, co chce. Z tego powodu są problemy, że gdzieś w szczerym polu kończy swoją trasę pociąg należący do spółki danego województwa, nie ma przewozów

międzyregionalnych i koordynacji. Nie zorganizowana została sieć połączeń. Rozmawialiśmy na ten temat trzy lata temu i zwracaliśmy uwagę na ten fakt. Urząd Transportu Kolejowego zobowiązał się, że będzie koordynował rozkłady jazdy – albo pociąg pojedzie do końca trasy, do właściwego węzła, albo nie pojedzie w ogóle. Do tego zobowiązał się minister transportu chyba nawet na tej sali, że załatwi tę sprawę w ciągu jednego roku. Obiecano też wiele innych rzeczy. Poprzez odpowiednie rozwiązania można to wszystko zabezpieczyć.

Spółki przewozów regionalnych są słabe, nie są w stanie poradzić sobie z wieloma problemami. Bogatsze samorządy próbują się rzucać, a biedniejsze nie są w stanie sobie z tym poradzić. Upadek przewozów regionalnych stwarza problemy. Część rynku w Małopolsce obejmie spółka z tego regionu, a część przewozy regionalne. Z czym to się wiąże? Ze zwalnianiem ludzi. Korzystając z prawa, któryś z zarządów przewozów regionalnych ogłosi zgodnie z prawem upadłość. Syndyk wyprzeda majątek. Trzy razy już dochodziło do tego, że te spółki mogły upaść, należy o tym pamiętać. Spółka może też zgodnie z prawem zawiesić działalność. Przykładowo w Małopolsce spółka kolejowa uzna, że nie ma potencjału i od nowego rozkładu jazdy zawiesza działalność. Tego rodzaju sytuacje są kuriozum, ale może do nich dojść.

W takiej sytuacji, żadne tłumaczenia nie zwolnią państwa z odpowiedzialności za ten stan. Ktoś jest za to odpowiedzialny. Z tytułu niewzięcia na barki tej odpowiedzialności, czasami odpowiada się od razu, a czasami po latach. Odpowiedzialność jednak nie zanika. Tak należy na to patrzeć. Obecnie sytuacja jest zła. Robimy jedynie dobrą minę do złej gry, że jest tak, jak powinno być i dalej inspirujemy samorządy do powoływania spółek. Po co województwo małopolskie wyrzuca pieniądze na powołanie tej spółki? Za 4,5 roku może podczas przetargu przegrać wszystko. Po co ten wysiłek? On jest olbrzymi. Kwota 1–2 mln zł jest duża. Posłowie podczas posiedzeń Komisji wykłócają się, aby do budżetu wygospodarować dodatkowe 500 tys. zł, aby dofinansować uczelnię. Miliony idą w błoto z powodu takich działań. Należy przyjąć, że wskutek braku koordynacji oraz inicjatyw powoływania spółek kolejowych przez samorządy, zmarnowanych zostanie w granicach 2 mld zł. Tak należy to ocenić, biorąc pod uwagę obecną sytuację oraz przyszłe zmiany. Województwa na Pomorzu również chylą się ku tego rodzaju rozwiązaniom.

Należy samorządy uprzedzić o zamiarach rządu i podpisanych aktach prawnych. Rząd się na to godzi. Z ust pana ministra Massela padła odpowiedź, że rząd nie zawetuje czwartego pakietu kolejowego, ale zgłosi do niego pewne uwagi, które mogą zostać uwzględnione lub nie. Stoimy przed faktem dokonanym. Jak będzie wyglądała organizacja przewozów kolejowych, począwszy od roku 2019? W takiej sytuacji już w dniu dzisiejszym powinniście z własnej inicjatywy informować Komisję i posłów o tej sprawie. Posłowie powinni wiedzieć o sytuacji w terenie, dlaczego powoływane są spółki. Należy udzielać odpowiedzi na ten temat. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Nie jest moją intencją skracanie wypowiedzi posłów, podczas posiedzenia Komisji, bo jest to właściwe miejsce do prowadzenia debaty. Proszę jednak o bardziej skondensowane wypowiedzi.

Poseł Andrzej Czerwiński (PO):

Pan przewodniczący powinien o tym powiedzieć przed wypowiedziami posłów, a nie po nich.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Lista osób chętnych do zabrania głosu jest jeszcze długa, panie pośle. Bardzo proszę, głos zabierze pan poseł Dariusz Piontkowski.

Poseł Dariusz Piontkowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Pan poseł Tchórzewski przedstawił realne zagrożenie podziału Polski na kolejowe dzielnice. Tak się rzeczywiście dzieje, bo czasami brakuje porozumienia pomiędzy spółkami samorządowymi odnośnie do połączeń pomiędzy poszczególnymi województwami. Pragnę jednak powrócić do zasadniczego tematu naszego posiedzenia Komisji. Gdy usłyszałem pierwsze zdania z ust pana ministra Klepackiego, wydawało mi się, że rzeczywiście

rząd uderzy się w pierś i coś w komunikacji pomiędzy koleją, ministerstwem, a pasażerami zmieni się na lepsze. Gdy zabrał głos szef spółki Intercity, odniosłem jednak wrażenie, że nic się nie zmieniło. Jak zwykle, winne są przecieki i wszyscy inni dookoła. Panie prezesie, przedstawiciel spółki PLK mówił o tym, że wywieszane są rozkłady. Rozkład informujący o tym, że cztery połączenia z Białegostoku do Warszawy zostaną zawieszone od dnia 9 marca został już wywieszony na dworcach kolejowych. Decyzja musiała być podjęta, bowiem tego rodzaju rozkłady nie zostałyby wywieszone na dworcach.

Państwo, podejmując decyzję o zawieszeniu części połączeń z Białegostoku do Warszawy, w dużej mierze kierowali się oszczędnościami, o czym nie mówiliście głośno. Gdy informował pan o wynikach finansowych poszczególnych połączeń i dopłatach, wyraźnie wskazał pan na to, że niewielu pasażerów oznacza większe koszty dla spółki. Z tego powodu spółce opłaca się zawieszenie tych pociągów. Przykład Białegostoku pokazuje, że PLK informowały państwa w styczniu tego roku, po tym, gdy zaproponowaliście zmniejszenie taboru o cztery pary pociągów na tej trasie, że nie ma takiej konieczności, ze względów technicznych. Polskie Linie Kolejowe zaproponowały wam redukcję o najwyżej dwie pary pociągów. Pomimo tego utrzymaliście decyzję o czterech parach pociągów. Na szczęście na dwa i pół miesiąca uda się przywrócić trzy połączenia kolejowe. To wynik przede wszystkim protestów społecznych oraz nacisku politycznego. Pani minister pogroziła wam chyba paluszkiem, bo dość ma kłopotów z koleją.

Proponowałbym, aby starali się państwo zrozumieć, że przeciętny pasażer nie serfuje w internecie w poszukiwaniu ukrytych informacji na stronie takiej lub innej spółki kolejowej. Pasażer, jeśli ma nie zrezygnować z usług kolei, powinien otrzymać informację na talerzu, tak aby była dostępna z dużym wyprzedzeniem. Nie każdy uda się na peron kolejowy, aby sprawdzać informacje. Przykładem sposobu, w jaki się komunikujecie, są wasze prezentacje. Wydawałoby się, że w takiej sprawie przekażecie kilkustronicowy materiał dla posłów Komisji, w którym zawarte będą informacje. Pan prezes przedstawił prezentację, w której czcionka była naprawdę mała i większość z państwa, szczególnie osoby z końca sali, nie miała okazji niczego z tej prezentacji wyczytać. Komisji należy przekazać podstawowe materiały o tym, co będzie się działo na przełomie najbliższych miesięcy z polską koleją. Nie potrafiliście zrobić nawet tego. Jeśli komunikacja nie funkcjonuje na wspomnianym przeze mnie poziomie, to jak macie zamiar poinformować swoich pasażerów, aby od was nie odeszli?

Następny temat – była przedstawiona zapowiedź konsultacji w przypadku połączeń Białystok-Warszawa. Jeśli konsultacjami nazywa się spotkanie, jakie miało miejsce w Białymstoku kilka dni temu, gdzie przedstawiciele spółki i ministerstwa po prostu poinformowali o podjętych decyzjach, to jest to niewłaściwe. Tak naprawdę nadal nie wiemy, czy cztery pary połączeń, które zostaną od czerwca tego roku zawieszone na linii Białystok-Warszawa, to konieczność techniczna, czy można było remont przeprowadzić inaczej. Nie potrafią państwo uzasadnić swojej decyzji. Może są one jedyne słuszne i racjonalne, ale nie potraficie tego przedstawić, nawet środowisku, które wam sprzyja i chciałoby rozwiązać problem dla dobra pasażerów bezkonfliktowo, nawet jeśli różnimy się politycznie.

Przy okazji, chciałbym zwrócić uwagę, że od dłuższego czasu nie możemy się doprosić o odpowiedzi na niektóre pytania. Pan poseł Zieliński mówił o tym. Chciałbym zwrócić uwagę na temat, który dla Białostoczan jest istotny. Cieszymy się, że wyremontowana zostanie nareszcie linia E75. Od kilku lat nie wiemy, czy uda się zmienić tok prac, aby rozpocząć remont od strony Białegostoku, a nie od Warszawy. Czy nie byłoby to sensowne rozwiązanie, aby rozpocząć od gruntownej modernizacji tamtejszego dworca? Przecież największa liczba pasażerów na tej trasie wsiada do pociągów w Białymstoku. Stan peronów, nie mówię o samym dworcu, daleko odbiega od polskich standardów.

Pan prezes wspomniał również o komunikacji zastępczej. Cieszę się, że państwo mają zamiar ją wprowadzić. Proszę zastanowić się jednak, jakie rozwiązania są najlepsze, aby ktoś chciał z niej skorzystać. Orientują się panowie, że ceny proponowane za przejazd pociągiem nie są konkurencyjne w porównaniu do przejazdów autobusem. Zapewne można to zbilansować – kolej jest trochę wygodniejsza niż autobus, na dłuższej trasie. Jeśli jednak zamiast pociągu będzie jeździł autobus, a cena pozostanie taka sama, jak

w przypadku zawieszonego pociągu, to będziecie wozili samo powietrze. Stracicie tych kilkudziesięciu pasażerów, którzy jeszcze jeżdżą na tych trasach. Warto zastanowić się nad tym, jak zorganizować komunikację, aby nie stracić klientów.

Chciałbym powrócić do pytania, jakie zadał pan minister Polaczek. Jeśli pan prezes nie może podać wyników ze stycznia 2014 roku, to może cofnijmy się o miesiąc? Gdyby zechciał pan porównać wyniki dotyczące przewozów pasażerów z grudnia 2013 roku oraz 2012 roku. Jakie są państwa prognozy związane z zawieszaniem połączeń kolejowych? Jak kształtował będzie się według państwa przewóz pasażerów na zakończenie 2014 roku? Chciałbym jeszcze dodać, że pana wypowiedź dotycząca zawieszanych połączeń nie jest do końca prawdziwa. Spółka Przewozy Regionalne straciła jedno połączenie kolejowe na trasie Białystok-Warszawa. To było połączenie weekendowe, ale należy je włączyć do bilansu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Proszę o zabranie głosu pana posła Sławomira Zawiślaka.

Poseł Sławomir Zawiślak (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, panowie prezesi, panie ministrze, rozpocznę wypowiedź od dygresji. W zdumienie wprowadziły mnie słowa pana prezesa, że w spółce zaczną pracować służby specjalne, aby tropić nielegalne przecieki. Z wypowiedzi pana prezesa – nie wiem, czy to dobrze zrozumiałem – presja spoczywająca na zarządzie wzrosła i w związku z nielegalnym przeciekiem zamierzenia, które nie miały być wprowadzone, weszły w życie. Oczywiście wiemy, że plany były dokładnie takie, jak zapisano w dokumentach. Opinia publiczna ma teraz szansę podyskutować z panią minister i szefami spółek kolejowych nad jakością planów. Moim zdaniem ich jakość jest bardzo niska. Polacy potrzebują połączeń kolejowych. Mają małe do nich zaufanie. Kolejarz to zawód, który darzę szacunkiem. Przez pracę w takich spółkach jednak się on deprawuje. Kolejarze przedwojenni, którzy jeszcze żyją, z przerażeniem spoglądają na to, co się dzieje. Media piszą o tym, jak jeździły pociągi przed wojną, na trasach nieremontowanych, a w jakim cenzusie czasowym jeżdżą obecnie.

Zdumieniem napawa mnie zadowolenie prezesów, którzy mówią o wspaniałej jakości pracy i inwestycjach. Popieram wypowiedzi moich przedmówców. Chciałbym jednak skupić się na wymiarze regionalnym. Nie dostrzegam tej jakości. Panie ministrze, panowie prezesi, reprezentuję region Zamojszczyzny, który w 70. rocznicę wybuchu II wojny światowej, otrzymał prezent od rządu – likwidację wszystkich połączeń dalekobieżnych. Zrobiono to jednym ruchem. W wyniku starań i oporu społecznego przywrócone zostało jedno połączenie kolejowe. Było ono wielokrotnie niszczone, na co wskazywałem w swoich interpelacjach. Jak inaczej można nazwać podstawianie zimą wagonów bez podgrzewania? Czterokrotnie wyższe ceny niż na porównywalnych trasach, dziwne pory, w których ten pociąg jeździł. Chcą państwo teraz pociąg TLK Hetman w relacji Zamość-Poznań, na linii Zamość-Rzeszów likwidować. Na tej linii nie przewiduje się przecież większych, utrudniających przejazd remontów.

Na zakończenie, aby nie przedłużać, chciałbym powiedzieć, że planowane oszczędności w 2009 roku – jako przedstawiciel strony społecznej mogę to wykazać panom prezesom – były kilkanaście razy niższe od zakładanych. Mówię o komunikacji zastępczej. Rodzi się jeszcze pytanie, ilu pasażerów uciekło od kolei? Wydaje mi się, że spółki kolejowe teraz chciałyby, aby jeżdżono tylko na liniach Warszawa-Łódź, Warszawa-Kraków, Warszawa-Gdańsk, Warszawa-Wrocław. Zjadacie jednak własny ogon i tracicie pasażerów na liniach przewozowych. Pasażerów może być niewielu, a zimą nie będzie można nawet z tego powodu przejechać przez tory.

Mam kilka pytań i proszę o odpowiedzi na piśmie. W jaki sposób decyzja o skróceniu trasy kursowania pociągu TLK Hetman w relacji Zamość-Poznań (o odcinek Zamość-Rzeszów) jest zgodna z zapisami umowy o świadczeniu usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich, której zapisy mogą być zmieniane tylko przy okazji nowego, rocznego rozkładu jazdy pociągów, a nie jego korekt? W krajowym planie transportowym również istnieje zapis, wedle którego do 2015 roku na trasie Zamość-Rzeszów ma kursować pociąg dalekobieżny. Zakładam, że panowie

wiedzą, iż umowa została podpisana z ministerstwem. Przypominam, że wspomniany pociąg jest jedynym składem dalekobieżnym, który jedzie na Zamojszczyznę. Krajowy plan transportowy, wedle zapisów, ma być weryfikowany co pięć lat. Jego pierwsza weryfikacja nastąpi dopiero w 2016 roku. Być może będzie konieczne wejście w spór prawny w tym zakresie. Mam drugie pytanie. Czy spółka PKP Intercity nie obawia się, że decyzja o zaprzestaniu kursowania pociągu na odcinku Zamość-Rzeszów pozbawi ją szansy na otrzymanie dofinansowania ze środków unijnych, na zakup dziewięciu lokomotyw spalinowych, które wedle zapisów przetargowych miały obsługiwać również wyżej wymieniony odcinek? A może kolej w ramach tzw. inwestycji, z powodu likwidacji jednego połączenia kolejowego, będzie modyfikowała swoje potrzeby i redukowała liczbę kupowanych, potrzebnych lokomotyw spalinowych? Trzecie pytanie. W jaki sposób decyzje podjęte w ramach marcowej korekty rozkładu jazdy mają zahamować spadek liczby przewiezionych pasażerów, co nowy zarząd spółki PKP Intercity postawił sobie za cel? Jak owe zapewnienia mają się do utworzenia, poprzez likwidację wymienionych połączeń kolejowych, wielogodzinnych przerw w rozkładzie pociągów na głównych liniach? Przykładowo będą to cztery godziny w środku dnia, na trasie Lublin-Warszawa, po likwidacji TLK Stanisław Wysocki.

Tak jak wspominałem, proszę o odpowiedzi na piśmie. Interesuje mnie również to, jak można te dane porównać do spraw zatrudnienia w spółce. Czy dojdzie do redukcji? Podsumowując, pragnę powiedzieć, że zdumiewa mnie dobre samopoczucie prezesa, który twierdzi, że ta decyzja nie odcina od świata dużych ośrodków aglomeracyjnych. Panie prezesie, pragnę przypomnieć, że na Zamojszczyźnie mieszka 500 tys. osób. Cieszą się oni, bowiem region odwiedzają również turyści. Nie pojadą oni na wakacje zepsutym autobusem, nie wezmą wystarczającego bagażu. Odcinacie ten region bardzo drastycznie od świata. Pomijają państwo wszystkie przywileje konstytucyjne mieszkańców, zgodnie z zasadami wspomnianymi przez pana posła Tchórzewskiego. Może w chwili obecnie nie zauważają państwo znacznych protestów społecznych. Jakość waszej decyzji – tragicznej i skandalicznej – przełoży się na ocenę pracy kolei i nie będziecie mieli więcej sympatyków z tego regionu kraju.

Sądzę, że powinni państwo przestrzegać pewnych umów, uczciwie pracować, w trosce o pozyskanie pasażerów i obecność na rynku, nie tylko na największych liniach przewozowych. Otrzymałem od państwa pismo, bo prowadzę regularną korespondencję w tej sprawie. Chciałbym powiedzieć, że jedna z odpowiedzi była skandaliczna. Nie wiem, czy PKP Intercity ma takie upoważnienie – panowie posłowie mówili, że rząd tworzy PO oraz PSL, samorządy wojewódzkie również pozostają w tej relacji z wyjątkiem jednego – jako spółka, aby wypowiadać się w imieniu samorządów? Tworzycie pewne propozycje zabezpieczania przejazdów na linii Zamość-Rzeszów, aby obywatele zgłaszali się do samorządów. Jestem zaskoczony, że nie napisaliście, aby zgłaszali się na Ukrainę. Granica jest blisko. Można też było napisać, że do państwa ukraińskiego Zamojszczyzna powinna się skierować, aby zabezpieczyć sobie transport kolejowy w regionie. Zachęcam do sprawdzenia tego, jak funkcjonuje kolej w ruchu w ramach odpowiedzialności samorządu wojewódzkiego na Lubelszczyźnie. Uprzejmie informuję, że rejon Zamojszczyzny nie ma wielu połączeń. Potwierdzam, że jest jedno połączenie dalekobieżne, które planujecie zlikwidować od dnia 9 marca oraz kilka par szynobusów z Lublina do Zamościa. Może są jeszcze jakieś linie weekendowe. Może pan prezes chciałby porozmawiać z marszałkiem województwa lubelskiego, że obecnie konsultowany plan transportowy dla tego województwa przewiduje likwidację szynobusów na Zamojszczyznę od 2017 roku? Nie piszcie nam propozycji na Berdyczów. Mam wielką prośbę, abyście zastanowili się, czy nie warto wrócić do poważnych rozmów o tej linii. Chciałbym dodać, że dysponuję pismem podpisanym przez przewodniczącego Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność", w którym poświadczono, jak wygląda sytuacja w innych województwach, gdzie przewozy regionalne są również likwidowane.

Chciałbym powiedzieć panu prezesowi, że doszły do mnie sygnały, dotyczące nie tylko wspomnianych problemów prawnych, iż spółka PKP Intercity zwala winę na PKP Cargo, że nie ma lokomotyw, które mogłyby obsługiwać wspomnianą linię. Uprzejmie informuję, że zastępca dyrektora w biurze PKP Cargo, pan Mateusz Hammer napisał

do mnie: „PKP Cargo realizuje obsługę pociągów pasażerskich na zlecenie PKP Intercity. Jeśli zatem PKP Cargo otrzyma zamówienie na kolejne miesiące, wówczas możliwa będzie dalsza obsługa tego pociągu". Nie wiem, jak trafić do panów argumentami. Odcinają panowie potężną część Polski od połączeń kolejowych. Wasza odpowiedzialność za to, co będzie działo się w tym regionie pod względem korzystania pasażerów z połączeń kolejowych jest duża. Wiązało się będzie to również z kręgiem zainteresowań pana ministra oraz pana premiera. Dziękuję bardzo.

Apeluję o zaniechanie decyzji likwidacji tego połączenia kolejowego. Wspomniane przeze mnie zapisy w umowach i dokumentach czynią ten pociąg szczególnie istotnym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Bardzo proszę o zabranie głosu panią poseł Elżbietę Pierzchałę.

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, panie ministrze, kontynuując naszą wczorajszą rozmowę, dostrzegam, że zarząd Intercity oraz PLK pana przekonał, że inwestycje mają wpływ na odwoływanie pociągów. Chciałabym panu udowodnić, że tak nie jest. Pan prezes zarządu będzie mógł zweryfikować moje argumenty. Inwestycje nigdy nie są prowadzone na obydwu torach. Jeśli są prowadzone na jednym torze, to pociągi są puszczane po niewłaściwym torze. Jakim cudem dziewięć par pociągów jeździ po tych torach, a jedna jest odwoływana? To jest kuriozum. Pan prezes Intercity wyraźnie zwrócił uwagę, że tym pociągiem podróżuje 30–40 pasażerów. To jest równia pochyła, panie ministrze. Odwołując pociąg, bez względu na to, czy czas jazdy będzie dłuższy czy nie, pasażerowie będą odchodzili od kolei. Powodem jest to, że nie dyscyplinuje się zarządu PKP Intercity, aby co roku zwiększał przewóz pasażerów. Zmniejsza się on. Tłumaczy się, że przyczyną są inwestycje. Pokazana mapa działań była imponująca. Inwestycje muszą być kontynuowane, ale nie kosztem pasażerów, panie ministrze.

Proszę zweryfikować ten problem, przyjrzeć się tym zmianom. Bardzo pana o to proszę. Roczne dotacje przeznaczone na Intercity to kilkaset milionów złotych. Proszę sprawdzić, czy zarząd Intercity nie jest nieudolny, bo nie ma taborów, rewizji, są problemy z wagonami i z tego powodu pociągi są wycofywane, a nie dlatego, że dochodzi do zamknięć torowisk. Zwracam się do pana prezesa – znam sytuacje, w których konstruktorzy po zamknięciu torowisk, po najmniejszej linii oporu chcieli przewoźnikom wycofać pociągi. Wykłócali się z nimi. Jest to niedopuszczalne. Każdy może dojechać z półgodzinnym opóźnieniem, ale dojedzie na miejsce. Najprościej jest zlikwidować połączenia. Powiedział pan o tym, że jest to mały procent pociągów. To jest wstyd, że te połączenia są likwidowane. Są inne powody i przedstawcie ministrowi prawdziwe dane. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Proszę pana posła Andrzeja Adamczyka o zabranie głosu.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Wydaje mi się, że wszystkie problemy, które obecnie dotyczą pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce, zostały już omówione. Pragnę zadać pytania panu ministrowi, bowiem zarówno wczoraj, jak i dziś prezes grupy PKP SA jest nieobecny, podczas posiedzenia Komisji Infrastruktury. Ignoruje on polski parlament. Wygląda na to, że prezes grupy PKP SA nie jest zupełnie zainteresowany tym, co dzieje się w tej grupie. Korzystając z okazji – przepraszam, że odbiegam od tematu – zwracam się do Klubu Parlamentarnego Platformy Obywatelskiej – niech państwo wystąpią do premiera z apelem, aby podwoił lub potroił uposażenie pana prezesa PKP SA, pana Karnowskiego, żeby wreszcie miał motywacje do przychodzenia do polskiego parlamentu. Obecnie pan prezes nie jest wystarczająco zmotywowany, aby to robić. Wczoraj zwracałem się z tą prośba do pana ministra, dzisiaj zwracam się do posłów Platformy Obywatelskiej. Tak, jak powiedziałem, będę to robił podczas każdego posiedzenia Komisji. Będę apelował, aby podjąć działania, które zmuszą prezesa PKP SA, aby brał udział w posiedzeniach Komisji, które dotyczą spraw transportu kolejowego w Polsce. Wiem,

że jego uposażenie jest wysokie, a państwu jest przykro, w szczególności stronnictwom koalicyjnym, że zarabia piętnastokrotnie więcej od was. Zdecydujcie się na to, aby zarabiał trzydzieści razy więcej. Niech tylko tu przyjdzie. Wydaje mi się, że słowa, które padły na tej sali na temat przecieku informacji, przy starym składzie zarządu PKP, doprowadziłby do tego, że prezes spółki, który wypowiedziałby te słowa, następnego dnia nie byłby już prezesem. Tego rodzaju argumenty i tłumaczenia odbieram jako ignorancję wobec polskiego parlamentu. Pan prezes PKP Intercity nie przyszedł tu na przyjęcie okolicznościowe czy spotkanie publiczne, gdzie można mówić wszystko wszystkim, niezależnie od tego, czy ma to odniesienie do rzeczywistości.

Czuję się zdyskredytowany jako jeden z członków Komisji Infrastruktury i bardzo źle odbieram pana wypowiedź. Nie szanuje pan polskich parlamentarzystów. Nie wiem, skąd pan przyszedł. Nie wiem, czym się pan zajmował. Nie wiem, kto i gdzie pana odnalazł, zanim został pan prezesem spółki PKP Intercity. Być może panowały tam inne zwyczaje. Powinien dostosować się pan do zasad postępowania, jakie obowiązują w polskim parlamencie. Chciałbym od tego rozpocząć moją wypowiedź. Z tego powodu uważam, że nieobecność prezesa PKP SA – zwracam się do pana przewodniczącego Komisji – deprecjonuje pozycję polskiego parlamentu w oczach tych, którzy zajmują się transportem kolejowym w Polsce – zarówno osobowym, towarowym, jak i nadzorem nad bezpieczeństwem ruchu. Nie można utrzymywać takiej sytuacji, szanowni państwo. Kolej traci pasażerów i klientów – mówię o przewozach towarowych – to wynika z tego podejścia. Deprecjonowany jest parlament i polski rząd.

Panie ministrze, kolej wymknęła się rządowi Rzeczypospolitej Polski całkowicie spod kontroli. Mówią panu, że realizują plany wieloletnie i perspektywiczne. Mam nadzieję, że znajdę osoby, które poprą to stanowisko, uważam że kolej całkowicie wymknęła się spod kontroli polskiego rządu. Opowiadanie bzdur na temat modernizacji szlaku kolejowego E30 pomiędzy Krakowem a Katowicami nijak się ma do rzeczywistości. Usłyszeliśmy kompletne bzdury. To jest świadectwo bałaganu. Panie ministrze, na trasie E30, zaawansowanie na podzielonym na etapy szlaku kolejowym, na jednym z nich wynosi 1,5%. Mam na myśli zaawansowanie finansowe. Na jednym z odcinków, który powinien być oddany do użytku w kwietniu tego roku, zaawansowanie przygotowania projektu technicznego wynosi 70%.

Dzisiaj przedstawiciele spółek kolejowych mówią polskiemu parlamentowi, w pańskiej obecności, że jest zupełnie inaczej i dojdzie tam do problemów z przejazdem pociągów, bo szlak jest w remoncie. Nie jest to prawdą. Wprowadzono ograniczenia prędkości, ze względu na stan techniczny tego szlaku. Piąty rok trwają przygotowania do inwestycji kolejowej w tym rejonie. W 2010 roku przetarg został rozstrzygnięty, panie ministrze, a teraz pies z kulawą nogą nie pojawia się na dwóch z tych odcinków. Panie prezesie, sądzę, że się pan ze mną zgodzi.

Panie ministrze, nie można dopuszczać do sytuacji, jeśli z inicjatywy posłów zostaje zwołane posiedzenie Komisji, które dotyczy w tym przypadku sytuacji przewoźnika, jakim jest Intercity i podaje się nieprawdziwe informacje. Mam nadzieję, że wreszcie doprowadzimy do tego, iż pani minister odpowiedzialna za transport kolejowy, pani premier Bieńkowska, będzie obecna podczas posiedzenia Komisji i usłyszy to, co powinna. Skończy się sytuacja, w której ogon macha psem – cokolwiek to znaczy, kogokolwiek to by miało obrazić. Sytuacja nie może się utrzymać.

Bardzo dziękuję pani poseł za jej wypowiedź. Taka jest rzeczywistość. Nie mówią o tym jedynie kolejarze, ale wszystkie osoby, które interesują się choć trochę koleją w Polsce, nawet pasażerowie, którzy nie znają wewnętrznych uwarunkowań w polskiej kolei. Kolej robi wszystko, aby stracić klientów. Robią państwo wszystko, aby doprowadzić do sytuacji, do jakiej doszło w latach 90. Wielokrotnie będę się powoływał na ten przykład. Obecnie robi się na kolei to, co zrobiono z Telekomunikacją Polską w latach 90. Niektórzy zarządzający polską koleją doskonale znają ten proces. Jeśli dobrze kojarzę, zapewne brali udział w prywatyzacji Telekomunikacji Polskiej. Najpierw doprowadzono do sytuacji, w której użytkownicy sieci TP SA byli doprowadzeni do limitu wytrzymałości. Stwierdzili wówczas – niech tę sieć weźmie każdy, kto chce, byle można było się połączyć. Obecnie na polskiej kolei toczy się podobny proces, który ma przekonać

nie tylko przewoźników towarowych, ale również pasażerów do tego, aby stwierdzili – niech tą kolej, nawet za darmo, weźmie kto chce, byle pociągi jeździły, było w nich ciepło w zimie, były punktualne i żeby można było dojechać do pracy 20–30 km od miejsca zamieszkania bez problemów. Nie zapewniają państwo transportu kolejowego dla osób, które chciałby otrzymać pracę np. pomiędzy województwami. Wycofujecie połączenia kolejowe, odwołujecie się do wyższej konieczności, jaką jest modernizacja szlaków kolejowych. Na wielu z nich nic się nie dzieje.

Aby nie zabierać swoją wypowiedzią zbyt wiele czasu, bo zapewne będą chcieli wypowiedzieć się jeszcze przedstawiciele strony społecznej, mam pytanie do pana ministra. Nie ufam odpowiedziom pana prezesa PKP Intercity. Jaki wpływ na stan załogi będą miały zmiany polegające na ograniczeniach połączeń kolejowych PKP Intercity? Dzisiaj o tym nie mówiliśmy. Wiemy, jaki ma to wpływ na pasażerów. Przesuwają państwo pasażerów w stronę transportu samochodowego, z czego cieszą się przewoźnicy tego rynku. Nie padła dzisiaj odpowiedź, co stanie się z pracownikami PKP Intercity oraz PKP PLK, panie ministrze. Siłą rzeczy PLK będą miały mniej pracy, gdy pociągi nie będą jeździły. O wiele mniej osób będzie zaangażowanych w zabezpieczenie przejazdów pociągów, niż dotychczas. Tak sobie to wyobrażam. Bardzo proszę o odpowiedź, panie ministrze.

Tak na marginesie, mówi się o tym, że pomiędzy Krakowem a Katowicami, dwoma aglomeracjami mającymi 3,5 mln mieszkańców, trzeba będzie wybudować kolejną drogę ekspresową. Pani premier Bieńkowska powiedziała, że każde miasto wojewódzkie należy połączyć drogą ekspresową. Muszą państwo pamiętać, że jeśli uruchomiłoby się odpowiednią liczbę pociągów, które jeździłyby po odpowiednio sprawnych szlakach kolejowych, to być może tylu tych dróg, za tak olbrzymie pieniądze, nie trzeba byłoby budować. Dziękuję bardzo.

Poseł Sławomir Zawiślak (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, czy mógłbym uzupełnić swoją wypowiedź o to, do kogo kieruję moje pytanie? Prośba, o odpowiedź na moje pytanie, ze względu na ewentualny spór prawny, jest skierowana oczywiście do ministerstwa. Proszę o pisemną odpowiedź na moje pytania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Głos ma pan poseł Arkadiusz Litwiński.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Moja wypowiedź będzie w pewnym sensie *ad vocem*. Pan poseł Adamczyk zwrócił się z prośbą do posłów Platformy Obywatelskiej. Postaram się udzielić panu posłowi syntetycznej odpowiedzi. Jeszcze kilka tygodni temu bardzo nam wszystkim brakowało obecności podczas posiedzenia Komisji pana prezesa PKP SA. Złożyłem wniosek, aby przerwać posiedzenie i dokończyć obrady, gdy ten człowiek się pojawi w parlamencie. Przebieg poprzedniego posiedzenia, nieco lepszego jakościowo niż dzisiejszego, spowodował u mnie pewne wyrzuty sumienia. Raz na dwa tygodnie taki prezes powinien mieć wpisane do obowiązków uczestnictwo w tego rodzaju spotkaniach. Niestety, dominują podczas nich rozwlekłe tyrady na każdy temat. Jestem cierpliwą osobą, mogę ich wysłuchać, choć chciałbym, abyśmy w przyszłości narzucali sobie jakieś ramy czasowe wypowiedzi. Jeśli ktoś ma do powiedzenia coś istotnego, to jest w stanie wyrazić to w 3–4 minuty. Nie czuję się zobowiązany do tego, aby wysłuchiwać suflowanych przez ekspertów wypowiedzi. Na tej sali nie ma więcej niż 2–3 parlamentarzystów, którzy są ekspertami w tej dziedzinie. Chciałbym, abyśmy uniknęli odgrywania roli ekspertów. Mogę zgodzić się z panem posłem Adamczykiem. Wtedy, gdy jest to wymagane, niekoniecznie co tydzień, ale częściej niż do tej pory, pan prezes, a nawet cały zarząd PKP SA powinni brać udział w posiedzeniu Komisji. Nie robią łaski, taka jest ich powinność.

Na zakończenie wypowiedzi pana posła prysła mi wizja pozytywnej pracy pana posła. Postawił pan tezę, że gdzieś w podziemiach, pod Kancelarią Prezesa Rady Ministrów, wymyślono, jak zniszczyć kolej, aby ktoś mógł to wszystko przejąć. Jeśli lansujemy taką tezę, to nie miejmy pretensji do prezesa. Przecież to nie jego arogancja, ale misterny plan wymyślony przez mędrców Syjonu ma na celu zniszczyć polską kolej. Nie bądźmy dziećmi i nie oszukujmy się nawzajem. Była transmisja, którą obejrzeć mogli wszyscy,

którzy chcieli. Pan poseł wypełnił swoją rolę, przemówił płomiennie. Nie oczekujmy jednak, że co tydzień należy odgrywać takie scenki.

Mam pytanie do przedstawicieli spółek. Na sali – jest to pozytywne zjawisko, ale przekaz jest niezbyt efektywny, jeśli tak musi być, to trudno, proszę nie traktować tego jako ataku – za pośrednictwem parlamentarzystów, toczy się czasem merytoryczna wymiana poglądów, która ma rzeczywistą wartość. Chciałbym zapytać, czy ta wymiana poglądów musi się toczyć właśnie w tym miejscu? Rozumiem, że każdy ma prawo do swojego autorskiego scenariusza, realizowanego w filmie. Nie jestem specjalistą od zarządzania. Nawet ja otarłem się w życiu o różne szkolenia dotyczące metod podejmowania decyzji. Chciałbym zapytać, czy jeśli mówi się o tym na przykład wczoraj, że tworzą państwo rozwinięty program budowania kompetencji w zakresie radzenia sobie ze stresem, to czy w ramach metod podejmowania decyzji nie ma sztywnego, a nie kryzysowego, sposobu wymiany poglądów w przedsiębiorstwie? Jestem sceptyczny wobec tego, aby związki zawodowe zajmowały się zarządzaniem spółkami. Jeśli jednak związkowcy mając immunitet i pewność, że nikt im łba nie ukręci, mają jakieś uwagi merytoryczne, to warto ich wysłuchać. Czy tego rodzaju wymiana poglądów musi odbywać się podczas posiedzenia komisji sejmowej? Czy nie ma innych płaszczyzn wymiany poglądów?

Nie mogę poświęcać na to 50% mojego czasu. Może raz na jakiś czas warto skanalizować tego rodzaju dyskusję. Moje pytanie nie wynika z naiwności. To nie jest miejsce, abyśmy rozstrzygali operacyjne i taktyczne dylematy z zakresu tej branży. Komisja sejmowa nie powinna zajmować się codziennością funkcjonowania jednej ze spółek – bardzo ważnej – w grupie PKP SA. Tego dotyczy moje pytanie. Deklaruję jednocześnie, że jeśli będzie potrzeba, to pan prezes PKP powinien pojawiać się częściej podczas posiedzeń Komisji. Nie róbmy jednak z tego recepty na sukces. Obecność pana ministra w zupełności mi wystarcza. Jemu pozostawiam to, jak wyegzekwuje realizację deklaracji na pracownikach lub podkomendnych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Za chwilę oddam panu głos. Na każdym kolejnym posiedzeniu będę proponował, aby zabierający głos posłowie nie przekraczali limitu 5 minut. Bardzo dziękuję panu posłowi Litwińskiemu. Chciałem również odnieść się do wypowiedzi pana przewodniczącego Adamczyka. Spotkaliśmy się po to, aby odbyć debatę na wniosek grupy posłów, ale odnośnie rozkładów jazdy pociągów. Scenariusz posiedzenia został naświetlony przez resort infrastruktury i rozwoju oraz grupę PKP. Nie powinniśmy dyskutować o wizji rozkładu jazdy przewodniczącego Adamczyka. Dyskusja zupełnie się rozjeżdża. Musimy postępować konsekwentnie. Nasze merytoryczne debaty upolityczniają się. Dotychczas na forum sejmowej Komisji Infrastruktury do tego nie dochodziło. Bardzo proszę, abyśmy debatowali na temat, który jest zawarty w porządku dziennym posiedzenia. Bardzo proszę, głos ma pan poseł Jarosław Zieliński.

Poseł Jarosław Zieliński (PiS) – spoza składu Komisji:

Wypowiem się krótko. Nie jestem członkiem Komisji Infrastruktury. Przyszedłem i chcę uczestniczyć w posiedzeniu Komisji, bo sprawa jest ważna. Wczoraj również byłem obecny z tego powodu. Zainteresowała mnie sprawa bezpieczeństwa transportu kolejowego i przejazdów. Obecnie dyskutujemy o rozkładach jazdy. Proszę pana przewodniczącego, aby nie ulegał tego rodzaju głosom posłów. Poczułem się obrażony i sądzę, że nie ja jeden. Panie pośle, nie wolno cenzurować wypowiedzi innych posłów. Szanujmy się, jesteśmy w polskim parlamencie. Nie wolno oceniać tego, czy ktoś wypowiada się merytorycznie, czy nie. Wszyscy mówimy na temat i każdy stara się przedstawić problem w dobrej wierze. Proszę nie wprowadzać cenzury. Poczułem się tak, jakby miał pan prawo wyznaczać, kto ma prawo o czym mówić. Każdy bierze odpowiedzialność za swoje wystąpienie. To stwierdzenie jest prawdziwe zarówno w odniesieniu do posłów, prezesów spółek, jak i przedstawicieli rządu. Uczestniczę jako stały członek w obradach innych komisji. Tam nie doświadczam takiego traktowania. Jest to sytuacja niedobra. Niech pan przewodniczący nie przejmuje się, że jeden poseł – choć z pana klubu – ma takie zdanie. Posiedzenie Komisji jest po to, aby rozmawiać o wszystkim, co przewiduje porządek

dzienny, który zawsze można nieco rozszerzyć. Na zakończenie chciałbym powiedzieć, że zabolało to, co powiedział pan przewodniczący Adamczyk, jest więc coś na rzeczy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Z całym szacunkiem do pana wypowiedzi, staram się nie ograniczać wypowiedzi posłów, ale dziś stanowczo przesadziliśmy. Pan przewodniczący, mówię to z pełną odpowiedzialnością, zaprezentował czarny scenariusz. Debata ma się odbyć w sprawie tego czarnego scenariusza? Nic bardziej błędnego. Reakcja pana posła Litwińskiego jest na miejscu. Trudno przewodniczącemu posiedzeniu Komisji zwracać uwagę posłom w tej sprawie, mógłby paść zarzut, że manipuluję obradami. Staram się tego nie robić. Będę jednak proponował w przyszłości, aby posłowie ograniczali swoje wypowiedzi do 5 minut. Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, odnosząc się do mojej wypowiedzi, zszedł pan do poziomu, który upoważnia mnie do użycia słów klasyka – „niepotrzebnie pan robi z tego zagadnienie". Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Rozumiem. Czy ktoś ze strony społecznej chciałby zabrać głos? Nie widzę zgłoszeń.

Członek prezydium Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność" Henryk Sikora:

Jak to nie widzę?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo przepraszam, trzeba podnosić rękę wyżej. Proszę się przedstawić, udzielam panu głosu.

Członek prezydium SKK NSZZ „Solidarność" Henryk Sikora:

Dziękuję bardzo. Nazywam się Henryk Sikora i reprezentuję Sekcję Krajową Kolejarzy NSZZ „Solidarność". Szanowni państwo, z uwagą słucham toczącej się dyskusji. Jeśli chodzi o stanowisko związków zawodowych, które reprezentuję, to na sercu leży nam problem kosztów społecznych i pracowniczych zwieszeń i tego, co dzieje się w spółce Intercity. Sekcja Krajowa Kolejarzy dwa tygodnie temu przyjęła stanowisko – protest przeciwko odwoływaniu pociągów przez spółkę Intercity, obawiając się między innymi zwolnień pracowniczych. Mówi się o kilkuset osobach. Przede wszystkim zdajemy sobie sprawę, że jako spółka istniejemy po to, aby służyć naszym pasażerom i aby ludzie chcieli jeździć pociągami, a nie busami. Na sercu leży nam problem zmniejszenia dostępności pociągów z powodu polityki realizowanej przez zarząd spółki.

Kolejna kwestia, wielokrotnie było to już powiedziane, chciałem zwrócić uwagę na stworzenie systemu. Ministerstwo, ani Urząd Transportu Kolejowego nie zajęły się tym problemem. Mam na myśli system odszkodowań dla przewoźników z tytułu modernizacji linii kolejowych. Szanowni państwo, ten problem w sposób absolutnie negatywny wpływa na przewoźników. Przewozy regionalne ponoszą negatywne konsekwencje zmian wprowadzanych przez spółkę Intercity. Rozmawiamy o tym w dniu dzisiejszym – największy problem stanowi spadek liczby przewiezionych pasażerów. Przysłuchując się wypowiedziom członków zarządu, można byłoby powiedzieć, że Polska jest w budowie i nie da się nic innego zrobić. Pasażerowie odchodzą, trzeba prowadzić prace remontowe. Nie jest to do końca prawda. To jedynie luźne wytłumaczenie. Sądzę, że brakuje rozwiązań, które powinien zaproponować zarząd, utworzyć system, który sprawi, że ludzie nie będą odchodzili od kolei. Spółka nie powinna stracić swojego wizerunku. Jak mogliśmy usłyszeć, tak się dzieje.

Chciałbym powiedzieć kilka słów o sprawach dotyczących modernizacji. Oczywiście, że do niej dochodzi i brakuje koordynacji ministerstwa podczas tych prac. Warto zwrócić uwagę na ten problem. Wielokrotnie podawany był przykład modernizacji linii E30 oraz opóźnień. Pojawia się problem. Jeśli inwestycja na długości 70 km realizowana ma być przez 3 lata, to przewoźnicy jakoś przetrwają. Jeśli jednak prace rozkłada się na 7–8 lat, to opóźnienia dobijają przewoźników i odpychają podróżnych.

Kolejna sprawa – organizacja robót. Nie może być tak, że PLK, jako inwestor prowadzi roboty modernizacyjne i po godzinie 15.00, 16.00 nic się na nich nie dzieje. Ktoś powinien był w specyfikacji przetargowej, w organizacji tych robót, zwrócić na to uwagę. Roboty na kluczowych trasach – mówię o magistrali E30 pomiędzy Krakowem a Tarnowem, powinny być prowadzone inaczej. Ktoś powinien był to przewidzieć. Roboty powinny być tam prowadzone 24 godziny na dobę, a nie przez 8 godzin. W sytuacji, w której jesteśmy, organizacja robót jest to kolejna sprawa, która zabija przewoźników i zniechęca ludzi od kolei.

Można mówić jeszcze długo na ten temat, ale wspominali państwo o tym, że czas odgrywa dużą rolę, więc nie chcę go więcej zabierać. Sądzę, że w naszym wspólnym interesie jest stworzenie systemu, w którym spółka Intercity nie będzie traciła podłoża. Kolejny zarząd nie potrafi sobie poradzić z tym problemem. Sukcesywnie, każdego roku, pasażerowie odchodzą od spółki, traci ona przewozy. Muszę powiedzieć, że po dwóch latach ten zarzut i problem dalej pozostaje nierozwiązany. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Czy jeszcze ktoś z państwa chce zabrać głos? Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana ministra o odniesienie się do poruszonych kwestii i udzielenie odpowiedzi na zadane pytania.

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

Szanowny panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, odniosę się do kilku zagadnień generalnych. Kwestie szczegółowe omówi pan prezes Pawłowski ze spółki PLK oraz pan prezes Celejewski ze spółki Intercity. Na pytania pana posła odpowiemy na piśmie, w związku z czym ominę je w swojej wypowiedzi.

Kilkakrotnie pojawiło się stwierdzenie, które było postawione przez posłów, pewnych swojej opinii – nie wiem skąd to się bierze – że nigdy nie uda się odzyskać pasażerów. Nie bardzo wiem, na jakiej postawie zabierający głos mają taką pewność. Skąd panowie to wiedzą? Tak mógłbym zapytać. Wydaje mi się, że robimy wiele, aby poprawić komfort przejazdu. Trwają prace modernizacyjne, dokonuje się zakupów nowego taboru kolejowego. Wszystkie te czynności, które podejmiemy, przyniosą poprawę komfortu i czasu przejazdu, a tym samym pasażerowie powrócą do kolei.

Nie należy zapominać, mówiąc o liczbie pasażerów, że w Polsce obecnie jest 20 mln samochodów osobowych. W każdej rodzinie jest jeden lub dwa. Znaczna część przejazdów, które były realizowane za pośrednictwem kolei, obecnie jest realizowanych za pośrednictwem samochodów osobowych. Znaczna grupa osób po prostu lubi jeździć samochodami i chce to robić. Nie wygramy z tym trendem. W przypadku pozostałych klientów, już w tym roku ruszą nowe kampanie promocyjne, przedstawiane są nowe pomysły dotyczące zmiany polityki marketingowej, handlowej, która ma na celu odwrócenie tych negatywnych tendencji odpływu pasażerów. Kilkakrotnie usłyszałem słowo chaos. Ono dobrze brzmi.

Poseł Sławomir Zawiślak (PiS) – spoza składu Komisji:

Właśnie, że źle brzmi.

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

W żaden sposób nie udowodniono, co jest takiego chaotycznego w naszych działaniach. Potrafimy racjonalnie wytłumaczyć, dlaczego pewne zmiany zachodzą i co dzieje się na konkretnych odcinkach tras kolejowych. Pan poseł był łaskaw zapytać, co może się wydarzyć na odcinku remontowanego toru na przełomie dwóch miesięcy, że trzeba zmieniać rozkład. Odpowiedź jest prosta – ten tor zostanie wyremontowany i oddany do użytku, a kolejne inwestycje będą prowadzone na innym odcinku trasy.

Pochodzę z Białegostoku, tam się urodziłem i wychowałem, tam mieszkają moi rodzice. Często jeździłem pociągami. Pan poseł powiedział, że pociągi jeździły 2 godziny i 15 minut, bez remontów. Nie jest to prawda. W latach 80. doszło do elektryfikacji tej linii i dużych remontów. Niestety ponad 30 lat bez remontu zdegradowało infrastrukturę i remont musi się odbyć. Mówienie, że kiedyś się jeździło bez wyremontowanych tras nie jest właściwe. Wszystko się zużywa. Po kilkudziesięciu latach można się tego spodziewać.

Pan przewodniczący Tchórzewski opuścił salę, ale chciałbym przedstawić dwie uwagi, w odniesieniu do jego wypowiedzi. Znaczna część jego wywodu dotyczyła konfliktu pomiędzy kolejami samorządowymi, a przewozami regionalnymi. Dwa tygodnie temu odbyła się debata poświęcona sytuacji przewozów regionalnych. Tak jest w naszym państwie, że część zadań ma charakter lokalny – komunikacja lokalna leży w gestii samorządów. Tak skonstruowana jest konstytucja i zbudowane nasze państwo. Czy to źle? Sądzę, że dobrze. W większości przypadków samorządy bardzo dobrze realizują zadania o charakterze lokalnym. Myślę, że znaczna część parlamentarzystów, którzy mają za sobą karierę samorządową, z pewnością to potwierdzi. Założenie, że to co samorządowe, jest złe i będzie niedobre, jest nieuprawnione.

Druga część wywodu pana przewodniczącego dotyczyła czwartego pakietu kolejowego. Chciałem powiedzieć o dwóch sprawach, tytułem sprostowania. Dlaczego pakiet nie był wetowany? Po pierwsze nie ma jeszcze czego wetować, bo nie jest on obecnie przedmiotem prac Rady – mówimy o tej części pakietu, która dotyczy liberalizacji rynku. Po drugie, pakiet nie podlega wetu, ale można go zastopować za pomocą mniejszości kwalifikowanej. Te dwie przyczyny spowodowały, że nie było weta, a dodatkowo procedura przyjmowania dokumentu jest trochę inna i nie podlega wetowaniu. Nasz kraj buduje i uzgadnia swoje stanowisko z innymi dużymi krajami europejskimi, jakimi są Niemcy, Francja i Włochy, aby przyjęte rozwiązania zabezpieczały interesy naszych przewoźników.

Odnosząc się do wypowiedzi pana posła Piontkowskiego, zgadzam się z nim w jednym aspekcie. Polityka informacyjna nie była doskonała, jeśli chodzi o komunikowanie zmian. Podjęliśmy już pewne działania i nakazałem, aby społecznościom lokalnym lepiej komunikować zmiany w rozkładzie jazdy oraz ich przyczyny. Dlaczego tak się dzieje? Nie jest to złośliwość PKP Intercity, czy PLK, które chcą zabrać połączenia mieszkańcom Białegostoku, aby gorzej się im żyło. Pewne prace remontowe muszą zostać wykonane. Jeśli środki z obecnej perspektywy unijnej nie zostaną wykorzystane, przepadną, będzie to duża strata dla naszego kraju i mieszkańców województwa podlaskiego. Tory muszą być naprawione. Linia z Warszawy do Białegostoku jest częścią dużej europejskiej magistrali Rail Baltica, prowadzącej aż do Tallinna. Mamy zobowiązania, również międzynarodowe, aby ta trasa była dobrej jakości i przejezdna. W związku z tym, jeśli można byłoby poruszać się po niej z dużą prędkością – 160 km/h na całej trasie – byłoby dobrze. Należy powiedzieć mieszkańcom uczciwie – moment jest zły, bo prace remontowe trwają, ale będzie nagroda w przyszłości, pociąg, który będzie mógł osiągnąć prędkość 160 km/h na tej trasie. Wydaje mi się, że należy dostrzec ten aspekt.

Nie mogę się zgodzić z panem posłem, ze stwierdzeniem dotyczącym informowania społeczeństwa. Dużo bardziej doceniam internet i jego możliwości. Jestem przekonany, że większość ludzi potrafi z niego korzystać i pozyskuje wiadomości z mobilnych urządzeń. Mówienie, że publikowanie lub ogłaszanie wiadomości w internecie jest utrudnieniem, nie jest do końca zasadne w XXI wieku.

Poseł Dariusz Piontkowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Nie powiedziałem tego.

Poseł Jarosław Zieliński (PiS) – spoza składu Komisji:

Przekręca pan nasze wypowiedzi. Panie ministrze, w ogóle pan nas nie zrozumiał.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę umożliwić wypowiedź panu ministrowi. Proszę kontynuować.

Podsekretarz stanu w MIiR Zbigniew Klepacki:

Jeśli chodzi o wypowiedź pana posła Zawiślaka, to prosił pan, aby na piśmie zostały przekazane odpowiedzi. Tak też zrobimy. Pan poseł Adamczyk poruszył dwie sprawy, do których chciałbym się odnieść. Wspomniał pan poseł o sytuacji TP SA i obyczajów. Nie będę tego komentował. Jeśli chodzi o stan załogi, przedstawiciele spółki przedstawią panu odpowiedź. Znaczną część swojej wypowiedzi poświęcił pan trasie E30, na odcinku Kraków-Katowice. Prezentacja oraz wypowiedź pana prezesa dotyczyły odcinka Kraków-Przemyśl. Blisko, ale to trochę inny odcinek.

Jeśli chodzi o wypowiedź pana posła Litwińskiego dotyczącą spotkań ze związkowcami, to muszę odpowiedzieć, że są to standardowe procedury w spółkach kolejowych. Naprawdę, znaczna część pracy zarządów związana jest ze spotkaniami ze związkowcami. Zasiadają oni w radach nadzorczych i w zarządach niektórych spółek. To osoby uczestniczące w procesie decyzyjnym, w każdym z tych podmiotów – tam gdzie wyznaczane są strategie i zadania. Z pewnością są oni bardzo dobrze poinformowani. Jestem ministrem kolei od miesiąca, ale ze związkowcami spotykałem się już 7–8 razy. To wszystko, co chciałem powiedzieć na ten temat. Jeśli chodzi o kwestie techniczne, oddaję głos panu prezesowi Pawłowskiemu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, panie prezesie.

Wiceprezes Zarządu PKP PLK Andrzej Pawłowski:

Dziękuję bardzo. Jeśli chodzi o pytania pana posła Zielińskiego, to pan minister niemal już na nie odpowiedział.

Poseł Jarosław Zieliński (PiS) – spoza składu Komisji:

Na razie nie odpowiedział na żadne.

Wiceprezes Zarządu PKP PLK Andrzej Pawłowski:

W takim razie powtórzę, dlaczego przyjęliśmy taką wersję, że zmieniamy rozkład jazdy co dwa miesiące. Robimy to, aby jak najefektywniej wykorzystać wykonane prace. W trakcie realizacji jest 170 projektów, w różnym stopniu zaawansowania. Trudno oczekiwać, że oddając do użytku tor, który pozwala na ruch z prędkością 120 km/h, a wcześniej pozwalał na jazdę z prędkością 60 km/h, utrzyma się poprzednią prędkość. Dla przykładu, dlaczego most średnicowy jest podzielony na dwie organizacje ruchu? Można oczywiście przeprowadzić remont mostu średnicowego w jednej organizacji ruchu. Na moście pociągi jeżdżą co 4 minuty. Zmiana organizacji spowodowałaby stratę około 2 minut, co w konsekwencji przyczyniłoby się do odwołania większej liczby pociągów. Chodzi o zachowanie jak największej efektywności i zachowanie jak największej liczby pociągów, aby czasy przejazdu były racjonalne.

Dlaczego czas jazdy jest coraz dłuższy? Tak jak powiedział pan minister, jest tak z powodu braku remontów. Przykładem jest Białystok, gdzie pogorszyły się parametry infrastruktury. W wyniku zwiększenia się ruchu na przejazdach, gdzie wprowadzono ograniczenia prędkości, czas przejazdu jest dłuższy. Modernizacje mają zlikwidować te ograniczenia prędkości. Z tego powodu czas przejazdu się poprawi. Pojawiło się również pytanie, dlaczego remontu tej trasy nie zaczynamy od Białegostoku, ale od Warszawy. Przyczyna jest prosta. W bieżącej perspektywie remontujemy linię od Warszawy do Sadownego. Oczywiście decyzja była podjęta, dlatego że potok podróżnych na tym połączeniu jest większy, a stan infrastruktury jest gorszy. Kolejny odcinek, od Sadownego do Białegostoku, będzie realizowany w następnej perspektywie.

Poseł Dariusz Piontkowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Chodziło mi właśnie o tę kolejną perspektywę.

Wiceprezes Zarządu PKP PLK Andrzej Pawłowski:

Jeśli chodzi o pytanie pani poseł Pierzchały, to trudno z panią polemizować, gdyż pani również jest kolejarzem. Muszę poinformować, że jeśli mamy dwa tory i zamykamy jeden z nich, to z oczywistych względów przepustowość linii kolejowej jest mniejsza. Zakładając nawet najbardziej korzystny wariant, czyli samoczynną blokadę liniową przystosowaną do ruchu zmiennokierunkowego, może zdarzyć się, że nie trzeba będzie odwoływać pociągów tam, gdzie nasilenie przejazdów jest niewielkie. Są linie kolejowe, gdzie nasilenie pociągów jest znaczne. Przykładem może być aglomeracja śląska, gdzie pociągi jeżdżą co 4 minuty. Trudno je wszystkie pomieścić na jednym torze.

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Odnosiłam się do pociągów, które zostały odwołane przez Intercity. Proszę trzymać się tematu.

Wiceprezes Zarządu PKP PLK Andrzej Pawłowski:

Mówię ogólnie o infrastrukturze.

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

W przypadku ogólnej infrastruktury to prawda. My jednak rozmawiamy konkretnie o danym połączeniu kolejowym.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pani poseł, bardzo przepraszam.

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Nie mówmy o tym samym natężeniu.

Wiceprezes Zarządu PKP PLK Andrzej Pawłowski:

Sytuacja, o której mówiłem również ma wpływ na częstotliwość przejazdów pociągów Intercity, bowiem znajdują się one w tych rejonach.

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Mówiłam o pociągach odwołanych, panie prezesie. Proszę skupić się na tym, o czym mówiliśmy.

Wiceprezes Zarządu PKP PLK Andrzej Pawłowski:

Ostatecznością dla PLK jest odwoływanie pociągów, bo z tego powodu uzyskuje spółka mniejsze przychody. Decyzje o odwołaniu pociągów przenoszone są na najwyższy poziom, do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym. Nie jest tak, że konstruktor ruchu sam podejmuje decyzję w tej sprawie. Ona nie jest łatwa. Każdy z przewoźników pasażerskich może zobaczyć wykres ruchu, na podstawie którego konstruktorzy rozkładów jazdy planują rozkład jazdy. Nie jest tak, że konstruktor powiedział, iż można uwzględnić w planie pociąg, ale się go odwołuje. Technologia pracy teraz wygląda trochę inaczej i konstruktorzy ruchu sobie na to nie pozwalają. Funkcjonuje porozumienie przewoźników, wszyscy mogą zobaczyć swoje pociągi pasażerskie na wykresie i każdy próbuje wysłać ich jak najwięcej będzie mógł. W naszym interesie – jako spółki PLK – jest to, aby pociągów było jak najwięcej, bowiem to przynosi nam przychody.

Jeśli chodzi o połączenie Kraków-Rzeszów, to rzeczywiście mamy problemy, tak jak w przypadku połączenia Krakowa z Katowicami. Nie będę rozwijał tematu, pan minister już udzielił odpowiedzi w tym zakresie. Poruszę jeszcze zagadnienie, o którym opowiedział kolega ze związków zawodowych – pan Sikora. Mówił on o odszkodowaniach. To bardzo poważny problem, gdyż to są duże kwoty. Jeśli chodzi o rozkład jazdy, nawet jeśli pociągi jadą inną trasą, to PLK pobierają opłatę taką, jak gdyby pociąg jechał trasą podstawową. Polskie Linie Kolejowe płacą również za komunikację autobusową. Muszę powiedzieć, że w tym zakresie mamy najbardziej liberalne podejście w Europie. Żadne państwo europejskie, nawet bardzo rozwinięte, które posiada większe fundusze na utrzymanie infrastruktury – nawet DB Netze, które dysponuje funduszami na poziome 5 mld euro – nie stosuje tego rodzaju praktyk. To trudny temat, który staramy się rozwiązać, projektując nową perspektywę budżetową.

Odpowiedziałem chyba na wszystkie pytania dotyczące mojego zakresu kompetencji.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Głos ma pan prezes. Bardzo proszę.

Prezes Zarządu PKP Intercity Marcin Celejewski:

Postaram się przedstawić dodatkowe informacje możliwie szybko. Chciałbym doprecyzować moją odpowiedź, bo zauważyłem zainteresowanie sprawami dotyczącymi Białegostoku. Zmiany, które planuje spółka, to jeden z czynników, jakie mają wpływ na sytuację. Parlamentarzyści nie mają jednak wątpliwości, jakie materiały należy uznać za oficjalne, a jakie za prywatne. To były materiały wstępne, robocze, spółki. Moment, gdy przeszły one do świadomości opinii publicznej był bardzo istotny. Sądzę, że wszyscy w parlamencie chcemy, aby takie sprawy załatwiać dobrze.

Omawiając temat pociągów, muszę powiedzieć, że jest on trudny. Jestem daleki od dobrego samopoczucia, co wydaje mi się, że dało się zauważyć, kiedy mówiłem o sytu-

acji na trasie CMK. Powiedziałem, że chciałbym mieć tam pociągi jeżdżące co godzinę w każdą ze stron. Do tego nie dojdzie i będzie się to wiązało ze znaczącym pogorszeniem sytuacji na tej trasie. Nikt z nas nie ma dobrego samopoczucia. W systemie kolejowym w latach 90. podróżowało około 800 mln pasażerów. Obecnie jest to około 250 mln osób, czyli można odnotować znaczny trend spadkowy. Jest to gigantyczny spadek liczby pasażerów. Nie można oprzeć się wrażeniu, że tak wyraźny spadek jest efektem działań grup – zawodowych lub społecznych. Jest to wprost proporcjonalny efekt nieprowadzenia inwestycji kolejowych przez lata, zarówno na poziomie infrastruktury, jak i taboru.

Zajmujemy się sprawami kolei od półtora roku. Odpowiedzialne osoby nie są w stanie obiecać gruszek na wierzbie, wiedząc, jak wygląda sytuacja, dostrzegając rozkład systemu transportu kolejowego. Jego konkurencyjność z roku na rok spada. Możliwość dojechania z punktu A do B jest praktycznie nierealna w większości przypadków. Takiej sytuacji nie było w latach 90. Dochodziło wtedy do gigantycznych zmian. Dodatkowo powstają coraz to nowe drogi, autostrady, równoległe do linii kolejowych, na których prowadzone są największe prace. Chciałbym powrócić do tematu Białegostoku. To prawda, że informacja pojawiła się na plakatach. Nikt nie dyskutuje na ten temat. Na jak długo tory będą zamknięte? Na razie przewidujemy, że do 15 czerwca.

Proszę mi uwierzyć, że spółka PKP Intercity do ostatniej chwili, gdy tylko będzie mogła formalnie procedować jakieś zmiany, jeśli nie dojdzie do tych remontów, zaczeka z decyzją w tej sprawie. Niestety terminy wynikające z regulaminu dotyczące przedstawienia informacji dla pasażerów wymagają wywieszenia rozkładu na miesiąc przed zmianą. Często informacje o niewejściu lub wejściu na remont, dodatkowym zamknięciu, są dodawane do rozkładu późno. Przykładem może być roczny rozkład jazdy, który wszedł w życie w nocy z soboty na niedzielę. Pojawiło się w nim po kilku dniach kolejne zamknięcie. Szanowni państwo, funkcjonujemy w pewnej rzeczywistości. Trzymanie się wszystkich terminów, przy organizowaniu tak dużego projektu remontu, powoduje tego rodzaju sytuacje.

W przypadku Białegostoku mogliśmy utrzymać zmiany przedstawione na plakatach. Rozmowy jednak nadal trwały i decyzje zostały zmienione. Nie będę dyskutował na ten temat, nie jest to moja rola. Ministerstwo z pewnością było bardzo mocno zaangażowane w te rozmowy. Tak jak mówił pan prezes Pawłowski, który opowiadał o procesie, jaki jest konieczny do zmiany wydanej decyzji, jest on bardzo skomplikowany. W przypadku linii białostockiej wymaga zgody trzech przewoźników oraz przeprogramowania organizacji ruchu na węźle warszawskim. Informacja o niewejściu na remont nie skutkuje automatycznie, następnego dnia, zmianą rozkładu. Nie jesteśmy w stanie wykonać wielu takich korekt w krótkim czasie.

Kolejna sprawa, o której chciałem powiedzieć, dotyczy komunikacji autobusowej. Nigdy nie było planów zawieszenia tak dużej liczby połączeń bez uruchomienia komunikacji zastępczej. Pojawia się pytanie, które było zadane podczas posiedzenia Komisji, czy jeśli pasażerowie przesiądą się do autobusów, to czy nie przyzwyczają się do takiego środka transportu. Chciałem zostawić to pytanie otwartym. Mogliśmy utrzymać 8 połączeń pomiędzy Warszawą a Białymstokiem. Czas przejazdu na tej trasie wzrósłby do 3 godzin i 55 minut. Spółka, prowadząc prace do ostatniej chwili, zawieszając cztery połączenia i uruchamiając trzy autobusy, umożliwiła pasażerom na tym bardzo istotnym kierunku utrzymanie czasu podróży w granicach około 3 godzin. Skrócono czas podróży dla pięciu głównych par pociągów, który miał się wydłużyć w wersji pesymistycznej o około godzinę. Dla osób, które chcą jeździć koleją, zostawiliśmy pięć najlepszych połączeń, składy zostały powiększone, a czas przejazdu skrócony został o godzinę. To redukcja czasu podróży o 25%. Każdego dnia, jeśli liczyć podróż w obie strony, pasażer zyskuje więc dwie dodatkowe godziny. Na tej linii jest wielu pasażerów, którzy dojeżdżają do pracy. Dla pozostałych osób zapewniliśmy komunikację autobusową. Oczywiście, w idealnej sytuacji, na nowych, wyremontowanych torach, ustalilibyśmy taki rozkład, jaki chcemy, taki, jakiego potrzebują nasi pasażerowie. Wtedy nasza praca wyglądałyby zupełnie inaczej. Jesteśmy jednak w innej sytuacji. Weszliśmy na plac budowy, niczym do zaniedbanej dzielnicy. Teraz mamy wyremontować wszystkie domy, zrobić z nich fajne osiedle i spowodować, że lokatorzy powrócą. Sytuacja jest trudna. Nie wiem, dlaczego uważają

państwo, że mamy dobre samopoczucie. Często musimy podejmować decyzje, które są mniejszym złem. Było trochę uchybień, powiedział o tym pan minister. Po sytuacji białostockiej będziemy starali się poprawiać wszystko, co jest możliwe. Proszę jednak pamiętać o skali, o jakiej rozmawiamy. Sytuacja jest bardzo złożona.

Odniosę się teraz do pytania o wyniki jeśli chodzi o klientów. W ubiegłym roku spółka przewiozła 12% mniej pasażerów i przychody były mniejsze o 6% w stosunku do roku poprzedniego. Straciliśmy ponad 4 mln pasażerów. Jeśli chodzi o prognozę na ten rok, utrzymuje się ten sam poziom pesymizmu. Między grudniem, listopadem, a październikiem, sytuacja na polskich torach będzie dużo gorsza. Liczba inwestycji na głównych szlakach się podwoi. Do chwili obecnej mówiliśmy o odcinkach, głównie krótkich, gdzie ludzie jeździli do pracy. Teraz mówimy również o odcinkach, które stanowią kręgosłup transportowy kraju. Dla Intercity będzie to sytuacja bardzo trudna.

Mówiąc o dylemacie pociągu Hańcza, gdzie rzeczywiście korzystamy z lokomotyw i oferty PKP Cargo, kosztuje nas to 4,5 mln zł. Mówiłem o tym w trakcie prezentacji. Te lokomotywy nie zapewniają możliwości podłączenia ogrzewania do składu ani klimatyzacji. Pan poseł o tym mówił. Pasażerowie nie mają dostępu do klimatyzacji i ogrzewania, więc marzną w zimie i jest im gorąco w lecie. Na tym krótkim odcinku, dla wspomnianych 20–30 osób, PKP Intercity planuje udostępnić autokar, który spełnia standardy i dowiezie je do połączenia dalekobieżnego. Nie chcemy tego dalekobieżnego połączenia nikomu zabierać. O przetargu na lokomotywy opowie za chwilę pan prezes Hordyński.

Ostatnia kwestia, którą chciałem poruszyć dotyczy planów związanych z załogą. Trudno mi opowiadać o tym, co stało się na przełomie ostatnich sześciu miesięcy. Załoga PKP Intercity stale poszerza kwalifikacje. Przeprowadzono liczne szkolenia maszynistów oraz drużyn konduktorskich, które w ubiegłym roku przeszły bardzo szeroki program diagnozy kompetencji. Staramy się budować dumę zawodową pracowników, ale wielokrotnie byli oni zaniedbywani. W ubiegłym roku spółka PKP Intercity zakończyła spór i podpisała porozumienie ze związkami zawodowymi. Związki zawodowe, które zasiadają w naszej radzie nadzorczej, są bardzo racjonalnym partnerem społecznym, z którym konsultujemy wszystkie nasze decyzje. W roku bieżącym zawieszanie połączeń nie będzie miało szczególnego przełożenia na stan załogi. Wedle naszych planów w tym roku spółkę opuści 300–350 osób. Ponad 200 osób odejdzie jednak na zasłużoną emeryturę. Nie mamy planów drakońskich zwolnień w tym zakresie.

Odniosę się jeszcze do tematu Białegostoku. To jedna z najistotniejszych linii kolejowych dla spółki PKP Intercity. Nie żartuję. Przykład autobusów nie jest żartem. Nie chodzi tu o nasze samopoczucie. Podobnie liczymy się z linią łódzką, jeśli chodzi o przepustowość. Tylko porozumienie i ogólna redukcja połączeń, we współpracy z wszystkimi przewoźnikami, pozwoliło utrzymać ofertę. Bez takiej współpracy bardzo trudno podejmować decyzje. Nie łatwo będzie kolei zachować twarz i przeżyć ten rok. Proszę zrozumieć, że mamy tego świadomość. PKP Intercity, jako pierwsza ze spółek kolejowych od lat, podpisała porozumienia o współpracy w zakresie koordynacji rozkładów z trzema innymi spółkami kolejowymi w Polsce. Mam nadzieję, że uda nam się je wdrożyć może jeszcze nie w czerwcowym, ale w kolejnym rozkładzie jazdy pociągów, aby odbudowywać zainteresowanie pasażerów. Spadek liczby osób przewożonych, który odnotowujemy, nie jest efektem doraźnych prac, choć one z pewnością w tym aspekcie nie pomagają. Wykorzystujemy bieżący rok na inwestycje i zmiany w obszarach, które obecnie nie funkcjonują dobrze. Ten rok zamknie się z dramatycznym bilansem, a w roku 2015 będziemy prosili pasażerów o zaufanie. Obecnie nie mamy ku temu podstaw. Byłoby to nieuczciwe. Wykorzystamy ten trudny rok na pracę zarówno w PLK, jak i w Intercity.

Jeśli chodzi o lokomotywy i przetarg, to chciałbym oddać głos prezesowi Hordyńskiemu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, panie prezesie.

Członek Zarządu ds. finansowych PKP Intercity Paweł Hordyński:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, przedstawię informację w skrócie. Przetarg na początku planowano na 10 nowych lokomotyw spalinowych. Obecnie prze-

chodzi on przez procedury formalne. W najbliższej przyszłości wynik tego przetargu zostanie ogłoszony. Prawdopodobnie będzie to miało miejsce w przyszłym tygodniu. Jeśli chodzi o trasy, będą to m.in: Ełk-Korsze, Ełk-Olecko-Suwałki – więc tam również będą pociągi dojeżdżały. Pan poseł mówił o Zamościu. Pociągi będą jeździły na odcinku Rzeszów-Zamość, Rzeszów-Zagórz, Krzyż-Gorzów Wielkopolski-Kostrzyn oraz Piła--Krzyż. Na tych trasach zostanie wykorzystanych dziesięć nowych lokomotyw spalinowych. Będzie możliwość podłączenia do nich ogrzewania, klimatyzacji i wszystkiego, co potrzebne jest pasażerom, w przeciwieństwie do innych lokomotyw, które nie dają wysokiego napięcia, które pozwalają na dostarczenie ogrzewania do składów. Przykładem może być trasa na Hel i w okolicach Zamościa. Nie jest to kwestia tego, czy PKP Cargo jest w stanie nam dostarczyć lokomotywy. Daje takie, jakie ma. Pomijam fakt, że są awaryjne. Większym problemem jest brak ogrzewania. Nie wiem, czy potrzebne są jeszcze jakieś informacje. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle? Zgodnie z regulaminem, chciałbym zapytać pana posła wnioskodawcę, czy chce zabrać głos.

Poseł Dariusz Piontkowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Jeśli można, wypowiem się krótko.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę bardzo.

Poseł Dariusz Piontkowski (PiS) – spoza składu Komisji:

To dobrze, że posiedzenie Komisji nie zakończy się stwierdzeniem, którego użył w pewnym momencie marszałek województwa podlaskiego, który jest oczywiście członkiem Platformy Obywatelskiej. Stwierdził on, chwaląc się pieniędzmi przeznaczonymi na remonty torów, że możemy wyremontować wszystkie tory, tylko nie wiadomo, czy później na nie wrócą pociągi. Mam nadzieję, że państwo, planując remonty, myślą również o kolejnych połączeniach kolejowych. Aby było to możliwe, panie ministrze, trzeba już dzisiaj zacząć myśleć o pasażerach. Łatwiej utrzymać pasażerów, niż ich odzyskać. Warto, aby spółki kolejowe i ministerstwo, zamiast mówić pasażerom – „sorry, mamy remonty", powiedziały –„mamy remonty, ale w zamian za to damy wam lepszy tabor, dostosujemy rozkład do waszych potrzeb, skomunikujemy go z innymi połączeniami". Tego rodzaju działań, jako posłowie, nie dostrzegamy. Pasażerowie również ich nie widzą.

Nie chodzi więc, panie ministrze, tylko o zmianę metod komunikacji z opinią publiczną, ale również o podjęcie odpowiednich działań podczas remontu. Rozumiemy, że przy okazji remontów nie wszystko jest możliwe. Zdajemy sobie sprawę z ograniczeń. Poza zwalaniem wszystkiego na remonty, warto aby spółki takie jak Intercity podjęły działania, próbując choć trochę umilić życie pasażerom, nie pozwolić im na porzucenie kolei. Mam w związku z tym nadzieję, panie przewodniczący, że podczas następnych posiedzeń Komisji, systematycznie przed zmianami rozkładów jazdy, pojawią się w miarę obszerne informacje ze strony spółek kolejowych, które będą się do nich odnosiły. Nie chcemy być zaskakiwani przeciekami, niezależnie od tego czy dobrymi, czy złymi.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Mam nadzieję, że dzisiejsze posiedzenie sprawiło, że przynajmniej niektóre niejasności się wyjaśniły, a emocje opadły, jeśli chodzi o informacje, które pojawiły się w prasie, a dotyczyły likwidacji wielu połączeń kolejowych. Liczę na to, że podczas tego posiedzenia uzupełniliśmy naszą wiedzę na ten temat. Były momenty, w których, wsłuchując się w wypowiedzi gości, można było usłyszeć wiele interesujących informacji na temat działań resortu. Były również momenty, kiedy wszyscy byliśmy niezadowoleni z poziomu debaty. Za chwilę odbędzie się kolejne niełatwe posiedzenie Komisji. Postarajmy się, aby nasze spotkania miały charakter merytoryczny i abyśmy osiągnęli założone cele.

Wysoka Komisjo, wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie Komisji i dziękuję za udział.